

VALIANT
GLAMOUR AMERICANO

VALIANT V200 AÑO 1962. Motor 170 Slant Six, 101 HP, caja de tercera.

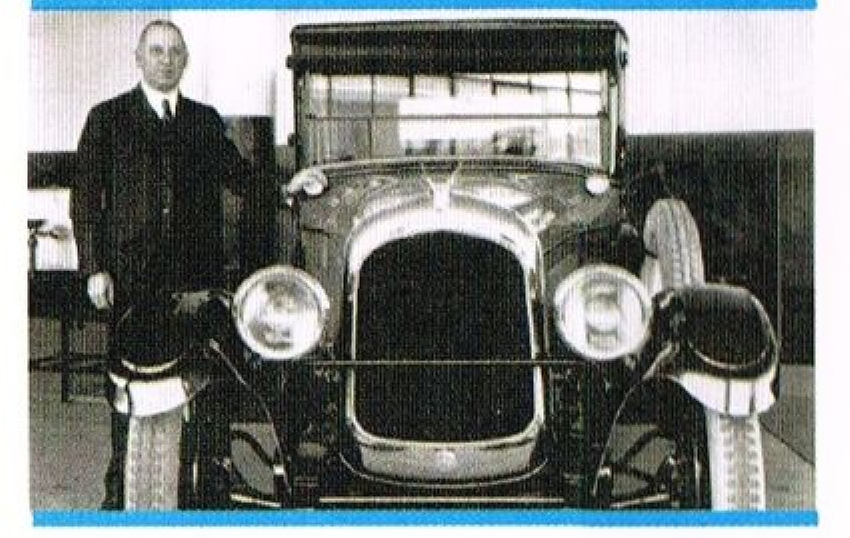
Clarín X

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

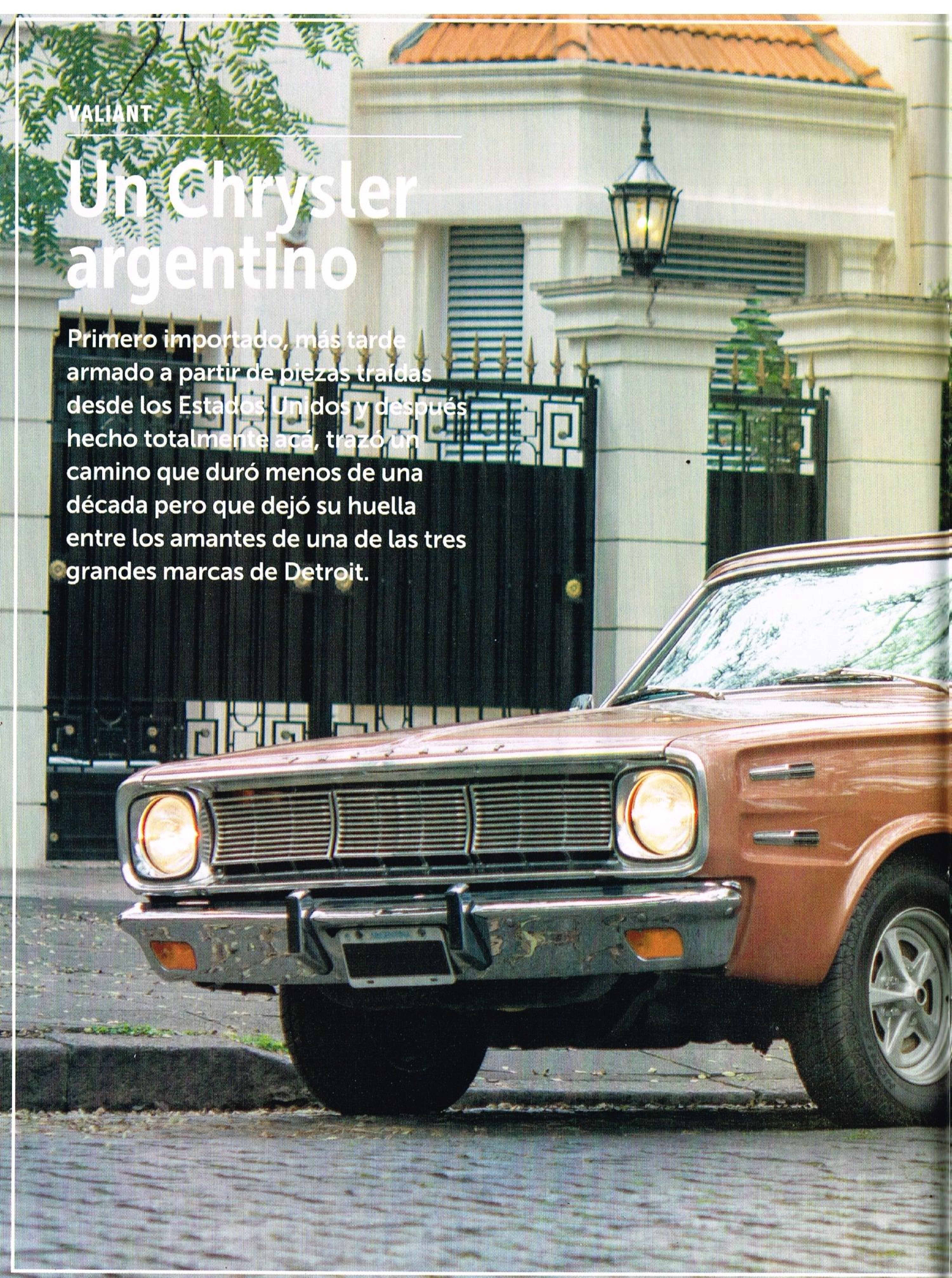
VALIANT

SUMARIO 8









Un Chrysler argentino

Primero importado, más tarde armado a partir de piezas traídas desde los Estados Unidos y después hecho totalmente acá, trazó un camino que duró menos de una década pero que dejó su huella entre los amantes de una de las tres grandes marcas de Detroit.





VALIANT GT 1968

VALIANT

Compacto de avanzada

Su figura trabajada, futurista, llena de diseño, marcaba una diferenciación que lo distanciaba de sus compatriotas norteamericanos que llegaron casi al unísono a principios de la década del sesenta. Mostraba una osadía que lo emparentaba más con un estilo europeo que con el de los EE.UU.



¡Cuántas novedades trajeron los años sesenta para la industria automotriz argentina! Si bien en la Argentina tenían presencia desde antes, y en algún caso desde hacía varias décadas, las marcas norteamericanas eligieron esa época para compartir con nosotros lo que para ellas eran autos compactos. Ese término suele usarse acá para identificar a los Ford Falcon, Chevrolet 400 y Valiant que aparecieron en la época. Pero solamente para mantener la categorización que traían desde su país de origen. Acá nos ocupamos del producto de Chrysler, que formó parte de una avanzada llegada desde el norte en esos primeros años de la década de los hippies.

Si se hablaba de compactos americanos, perfectamente se sabía a qué se hacía referencia, aunque esa palabra poco tuviera que ver con lo que realmente resultaban ser esos coches. En la Argentina, plagada de modelos europeos pequeños, compactos y medianos -como

muy grandes-, los autos norteamericanos eran de dimensiones mayores que los demás. Es que así era el gusto del consumidor en los Estados Unidos.

Aletas para volar

La propuesta del tercer grande de Detroit en la Argentina era el Valiant V200, allá comercializado bajo la marca Dodge. Arribó a nuestro país en 1961, en un comienzo como importado, pero después comenzó a ser armado acá a partir de piezas importadas (estampado en los EE.UU. y construcción en la planta de San Justo, provincia de Buenos Aires), paso previo a la total nacionalización posterior. Es un auto que se destacó de inmediato a sola vista, por las formas de su carrocería. Tenía "aletas" que quedaron en el olvido en posteriores generaciones, pero que hasta el denominado Valiant II eran su rasgo identificatorio y distintivo.

V200 FUE EL NOMBRE DEL **VALIANT ORIGINAL,** DE FINES DE 1961.

El V200 es la versión elegida para la producción de fotos. Muy similar al Valiant II posterior, fabricado por Chrysler-Favre y Basset, se diferenciaba por la insignia "Valiant" en letra cursiva de sus laterales. También por las tazas de acero inoxidable, que todavía tenían centro satinado, antes de cambiar por las de centro pulido.

Es un auto que entraba por los ojos, porque sus particulares formas, con sus repliegues y recovecos, atraen aún hoy, cuando pasó medio siglo desde su nacimiento. A pesar de sus proporciones de "bote" para su época, no era un coche demasiado alto, algo que se apreciaba no sólo en el techo, sino también en el capó.

Seis cilindros inclinados

Por lo expuesto en el párrafo anterior, al vano motor, el espacio donde se aloja la planta motriz, no le sobra altura. Pero la solución de colocar el propulsor inclinado a la derecha resultó la ideal para que quepa bien. Es un seis cilindros en línea llamado 170, por su cilindrada en pulgadas cúbicas, y Slant Six, por la mencionada inclinación. Pasado a nuestro sistema métrico, sería un 2.8 litros, de los más pequeños para la época. Sin embargo, el "chiquito" resultaba rendidor, porque empujaba al Valiant a una aceleración de 0 a 100 km/h en poco más de 15 segundos. Hay que tener en cuenta que la transmisión era de tres marchas y que rondaba los 1.200 kg de peso. Pese a todo, el V200 se las arreglaba muy bien para rozar el límite de los 150 km/h, una velocidad nada despreciable por aquellos años, aunque para detenerlo había que contemplar una distancia apreciable, quizás por sus frenos de tambor. Sin embargo, este Valiant se mostraba como un auto estable, con una suspensión delantera independiente basada en barra de torsión crónicas de sus años mozos.







CUESTIÓN DE TÍTULO

EL V200 LUEGO LLEVÓ LAS DENOMINACIONES VALIANT II, III Y IV.

ESPECIFICACIONES

- **Modelo**
VALIANT V200 AÑO 1962

- **Años de producción**
1961-1962

- **Motor**
170 Slant Six, seis cilindros en línea, delantero, longitudinal, inclinado a 30º

- **Cilindrada**
2.790 cc

- **Potencia**
101 HP (4.400 r.p.m.)

- **Carburador**
Carter BBS-3229S

- **Transmisión**
Manual de tres marchas, segunda y tercera sincronizadas

- **Tracción**
Trasera

- **Frenos**
De tambor

- **Suspensión**
Delantera independiente, barra de torsión, resortes y amortiguadores hidráulicos; trasera de eje rígido, ballestas longitudinales, amortiguadores hidráulicos

- **Velocidad máxima**
153 km/h

FIGURA EXTERIOR

La características "aletas", por encima de los guardabarros delanteros y traseros, redondeaban una personalidad única, distinta a la del Falcon o el 400. De los tres, era el que más se destacaba.

1. Tazas de acero inoxidable con el centro pulido. **2.** Característica parrilla con "cientos" de barras horizontales. **3.** Llegando al parante "C" se observa la notoria curvatura de la luneta trasera. **4.** Óptica trasera, con su correspondiente "aleta". **5.** Vista en perspectiva de la "aleta" trasera derecha.









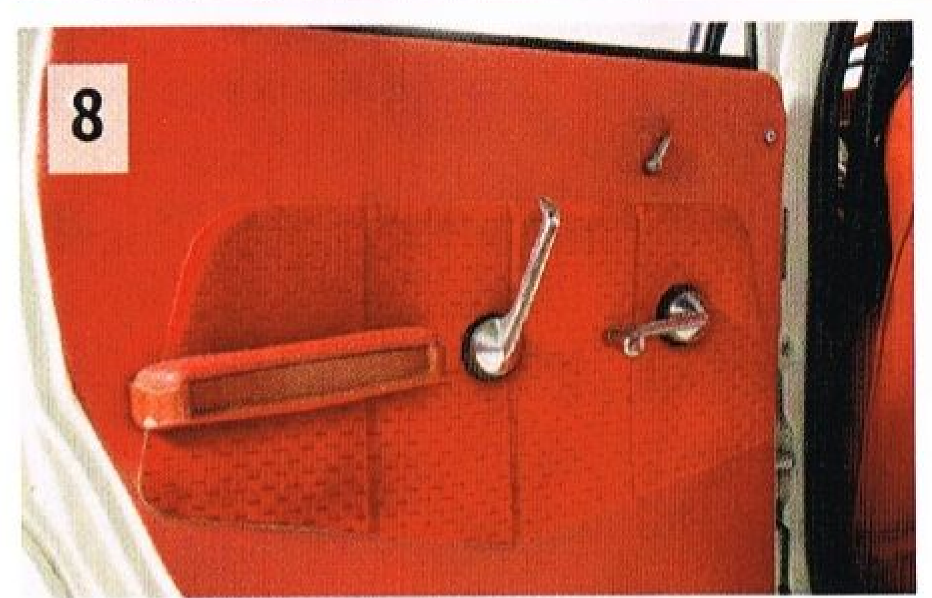
6. El tablero muestra varias esferas una al lado de la otra. **7.** El color rojo le da su toque de distinción al interior. **8.** Panel de la puerta delantera izquierda. **9.** Centro del volante. **10.** Perspectiva de la plancha y los pedales.

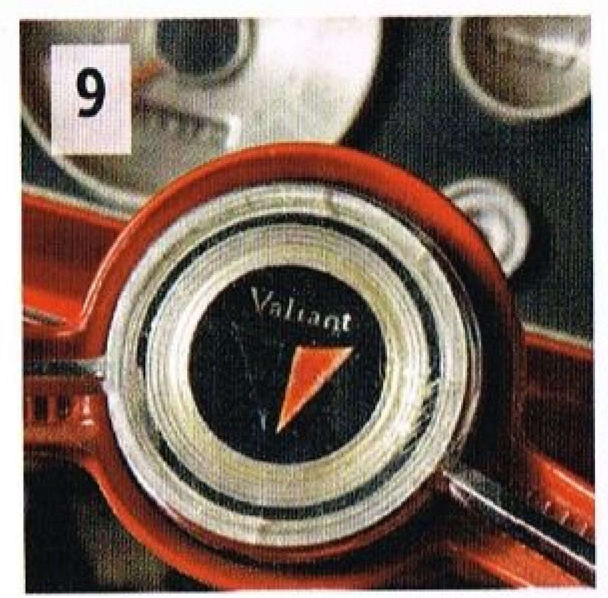
EL HABITÁCULO

El acceso podía complicarse por el ángulo agudo de las ventanillas. Pero una vez adentro, los pasajeros podían disfrutar de butacas aceptablemente cómodas. Detalles de diseño igual que en la carrocería.











BAJO EL CAPÓ

El motor 170 Slant Six tenía una cilindrada inferior a los que propulsaban a su competencia. Adosado a una caja de tres marchas, sus 100 caballos de potencia y su torque de 21,3 kgm (a 2.400 r.p.m.) resultaban aceptables para lograr un desempeño dinámico destacable.

A la caza de los grandes

A fines de la década del 50, la industria automotriz nacional inició una de sus mejores etapas de la historia. Nacieron muchas compañias y otras llegaron al país a través de acuerdos con quienes hasta ese momento importaban y comercializaban sus vehículos. Un claro ejemplo fue Chrysler Argentina, que se creó en 1959 tras un convenio firmado por la casa matriz y Fevre Basset Limitada S.A.I.C.

Luego de fabricar pick ups y camiones bajo las insignias Dodge, Fargo y De Soto, a fines de 1961 inició la producción del Valiant (su comercialización comenzó en 1962), un auto que llegaba para competir con el Ford Falcon y el Chevrolet 400.

La década del 60 fue trascendental en la historia de esta marca en nuestro país. El Valiant II, como reemplazo del V200, y después el Valiant III, mantuvieron activa la producción de la compañía que pasó a llamarse Chrysler Fevre Argentina S.A.I.C.

Un año más tarde, en 1966, llegó el Valiant IV, que fue el último de la familia hasta que en 1968 apareció la nueva línea Dodge.

VALIANT II

- **Años** 1963
- **Motor** 3.687 cm3 de 137 HP (SAE)
- **Caja** Manual, de 3 marchas
- **Velocidad máxima** 160 km/h



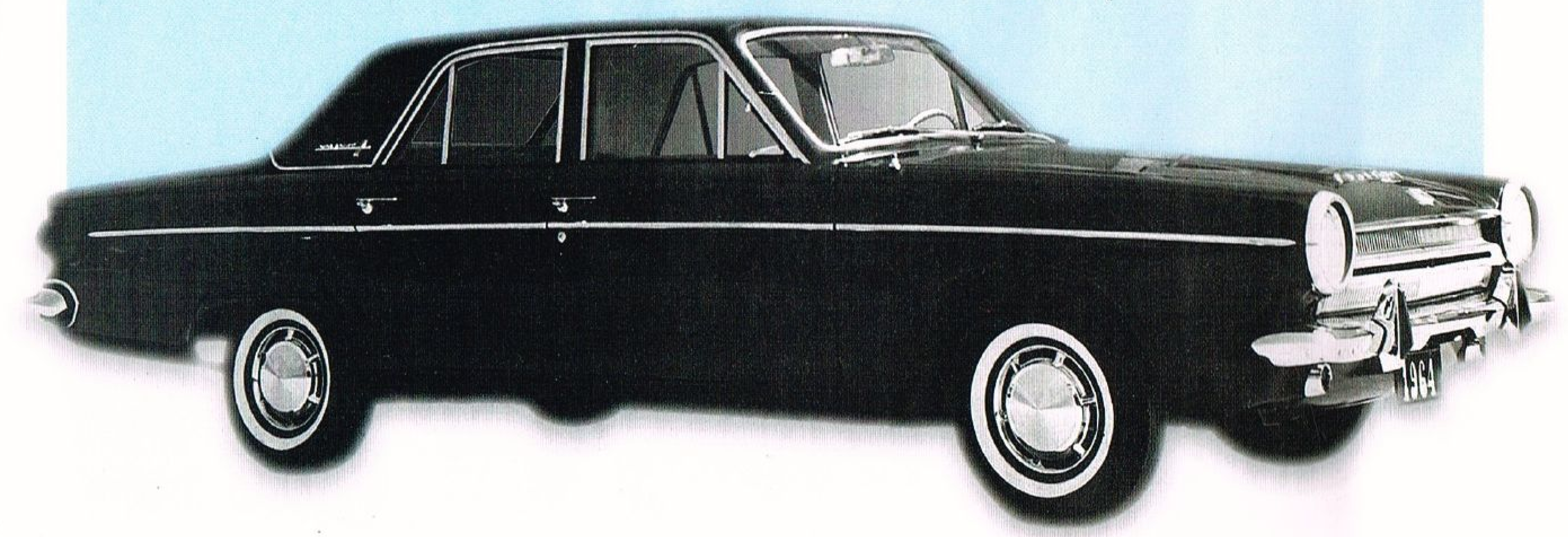
En 1963, la compañía comenzó a producir en el país el motor Slant Six (de seis cilindros) y la caja de transmisión al volante de tres velocidades. Ese mismo año, se lanzó al mercado el Valiant II, que casi no presentaba cambios estéticos respecto de su antecesor, el Valiant V200. Mecánicamente sí tuvo modificaciones significativas, ya que fue equipada con los flamantes motores y cajas de origen nacional. El propulsor era más grande y potente que el del modelo anterior, mientras que la transmisión seguía siendo de tres marchas, pero con relaciones distintas. Por otra parte, las dimensiones continuaron siendo las mismas: 4.699 milímetros de largo; 1.788 mm de ancho; 1.365 mm de alto y 2.705 mm entre ejes.

VALIANT III

- **Años** 1964-1966
- **Motor** 3.687 cm3 de 137 HP (SAE)
- **Caja** Manual, de 3 marchas
- **Velocidad máxima** 150,6 km/h

Con esta nueva generación, presentada apenas un año después de lanzarse el Valiant II, llegaría un rediseño total, lejos de las líneas modernas de los modelos anteriores –se eliminaron las aletas en los guardabarros tipo Chevrolet Impala– y con un estilo más conservador. Otro cambio importante fue que creció en todo sentido, llegando a los casi cinco metros de largo. Esta característica lógicamente benefició el espacio interior, sobre todo en las plazas traseras. También aumentó la capacidad del tanque de combustible, que pasó de 53 a 68 litros; al igual que los neumáticos, antes de 6.4 x 13 y ahora de 6.95 x 14.

En junio de 1965 la línea sumó dos nuevos exponentes: el Valiant III Coronado, como versión de lujo, y el Valiant III GT, como versión deportiva



VALIANT IV

- **Años** 1966-1968
- **Motor** 3.687 cm3 de 137 HP / 145 HP (SAE)
- **Caja** Manual, 3 marchas
- **Velocidad máxima** 148,760 km/h



En mayo de 1966 se presentó en la planta de San Justo la cuarta generación de este modelo que presentaba algunas diferencias estéticas respecto de su antecesor. El frontal ahora estaba compuesto de una sola pieza, con los faros y parrilla dentro de un mismo conjunto, mientras que en la cola se evidencia un nuevo grupo de ópticas. También se modificaron los paragolpes. El chasis era el mismo que el de su antecesor, aunque las dimensiones aumentaban el largo (5.050 mm) y el alto (1.470 mm).
Vale destacar que el 94% de las piezas del Valiant IV era de origen nacional. En 1967 se presentó una nueva línea, que se ofrecía con seis nuevos colores de pintura metalizada y nuevos tapizados, entre los detalles más importantes. En cuanto a la mecánica, el motor recibió modificaciones que permitieron aumentar su potencia a 145 HP (SAE).

VALIANT GT

- **Años** 1965-1968
- **Motor** 3.687 cm3 de 180 HP
155 HP (SAE)
- **Caja** Manual, 3 marchas (al piso)
- **Velocidad máxima** 162 km/h

La versión Gran Turismo fue presentada en 1965, convirtiéndose en la más potente del mercado. De carácter deportivo, su motor tenía dos carburadores Holley RX7000 que le permitía desarrollar una potencia de 180 HP SAE. La caja de cambios seguía siendo la misma, aunque cambiaba su ubicación del volante al piso. Estéticamente tenía algunas diferencias respecto de la versión convencional. En el exterior sumaba techo vinílico en la mitad anterior, mientras que en el habitáculo los asientos delanteros y traseros eran individuales —cada uno con su respectivo cinturón de seguridad—. Con esta configuración de butacas, el Valiant GT podía albergar hasta cuatro pasajeros. En cuanto al instrumental, agregó un tacómetro que en lugar de estar en el tablero, se alojaba en la zona inferior de la consola central.
En 1966, la marca lanzó el Valiant IV GT (foto). Prácticamente era igual a su antecesor; sólo se actualizaba estéticamente tomando los nuevos detalles de la línea Valiant IV. Con la nueva línea presentada en 1967, se le cambió el distribuidor, y los dos carburadores Holley fueron reemplazados por un cárter de doble boca, lo que bajó la potencia a 155 HP y subió el torque.

VALIANT CORONADO

- **Años** 1966-1968
- **Motor** 3.687 cm3 de 137 HP / 145 HP (SAE)
- **Caja** Manual, 3 marchas
- **Velocidad máxima** 148,760 km/h



La versión de lujo también fue lanzada 1965, en el Golf Club de Palermo. Mecánicamente era igual al Valiant III, la diferencia radicaba en que tenía techo vinílico en la parte posterior (al revés que en la versión GT) y servo-freno de serie. En el interior los asientos, de cuero, eran de mejor calidad y tenían apoyabrazos entre los asientos delanteros y traseros. Entre el equipamiento se destacaban los levantavidrios eléctricos y cristales tonalizados. Otra particularidad era el color, ya que podía pedirse sólo en negro.

En 1966, el Coronado adoptó el diseño del Valiant IV, manteniendo su gran confort y elevado nivel de equipamiento (foto). Un año más tarde, cuando en el Hotel Alvear se lanzó la nueva línea, el motor del Coronado -al igual que el Valiant IV- elevó un poco su potencia y torque.

WALTER P. CHRYSLER



El creador de un imperio

Coincidió con Henry Ford y William C. Durant en la época de la explosión automotriz en la ciudad de Detroit. Como sus dos colegas, al principio no supo que terminaría siendo el fundador de un futuro conglomerado de marcas.

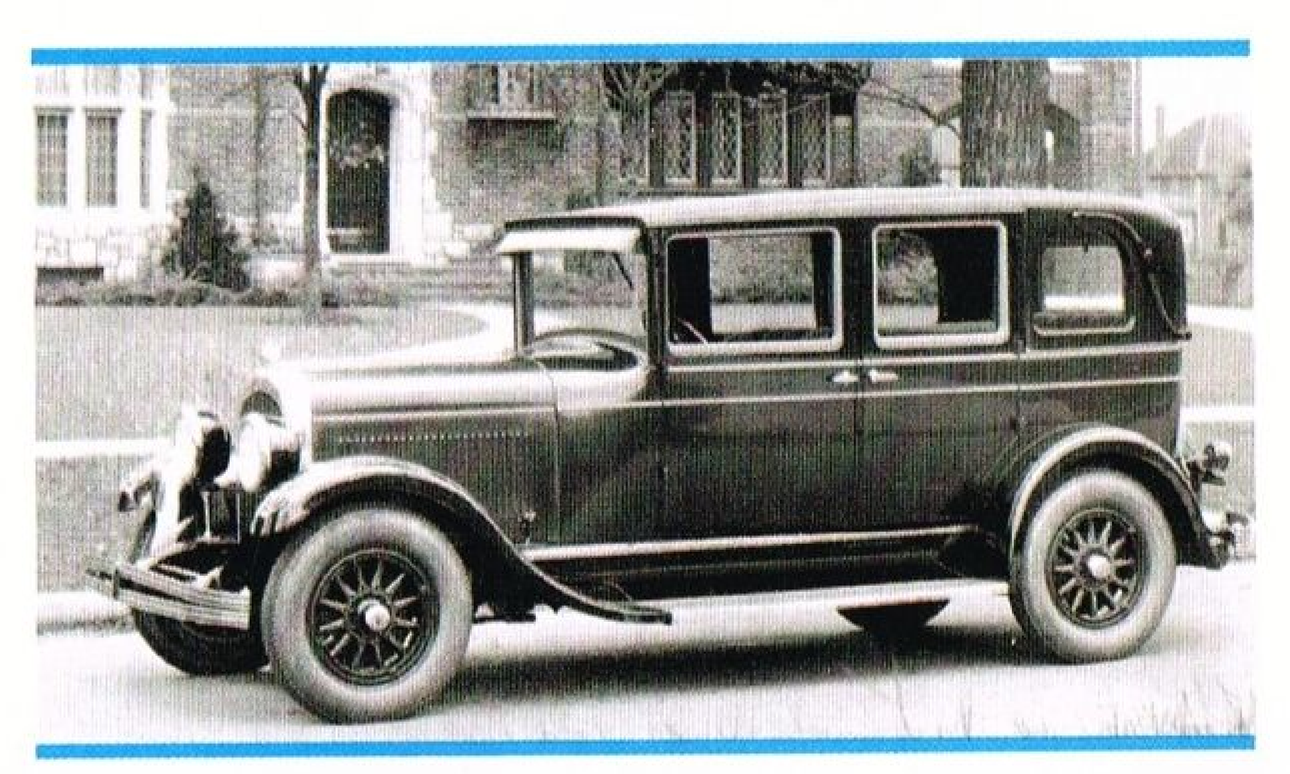
Walter Percy Chrysler nació en 1875 en Ellis, Kansas. Tras graduarse, trabajó como ayudante en un taller de la Union Pacific y con 20 años consiguió el título de mecánico oficial. En 1908 adquirió con un crédito el que sería su laboratorio: su primer coche. En 1910 ya era encargado en la Compañía Americana de Locomotoras. Pero su pasión era el automóvil y logró un trabajo menor en Buick, para convertirlo en un fabricante de calidad y también obtener sus buenos réditos, ya que llegó a tener un salario anual de medio millón de dólares. Tras abandonar Buick en 1920, siguieron cuatro años de gran actividad que culminaron en 1924 con la presentación de su propio coche, el Chrysler B-70. La intención del ya empresario industrial era presentarlo en el Salón de Nueva York de 1924, pero la organización decidió darle espacio sólo a modelos ya en producción. Entonces Chrysler instaló un gran stand en el Hotel Commodore, habitual punto de encuentro de periodistas, magnates y otros influyentes visitantes del Salón. El

EL AERODINÁMICO AIRFLOW SALIÓ EN 1934 PERO AL PÚBLICO NO LO GUSTÓ, QUIZÁS POR PARECER DEMASIADO MODERNO.



El B-70 pronto se convirtió en gran éxito. En 1924 se vendieron 32.000 unidades, una cifra hasta entonces no lograda por ningún otro coche durante su primer año. Ese fue el primer vehículo fabricado por Walter Chrysler.

B-70 pronto se convirtió en un gran éxito. En 1924 se vendieron 32.000 unidades, una cifra hasta entonces no lograda por ningún otro coche durante su primer año. En 1928 Chrysler presentó la marca Plymouth. Unos meses después adquirió la empresa Dodge Brothers fundada en 1914, que era entonces cinco veces más grande. En 1929, Chrysler se consolidó como una de las tres grandes compañías automovilísticas americanas. Incluso durante los años de la Depresión, Chrysler nunca perdió la iniciativa. En 1931 los nuevos Chrysler de ocho cilindros despertaron pasiones entre los más entendidos. En 1930 todos los modelos Chrysler incorporaron carrocería de acero y bomba de combustible que reemplazaba a la alimentación por gravedad. En 1932 Chrysler fue la primera marca en introducir el sistema de frenos asistido y en tratar la carrocería contra la oxidación. El Chrysler Airflow nació en 1934 como pura expresión de este concepto de ingeniería. Pero desgraciadamente el público lo percibió como excesivamente revolucionario, ya que el diseño que permitía todos estos avances chocaba frontalmente con los convencionalismos de la época. Una instancia bisagra se dio en esta historia. El 18 de agosto de 1940, en Kings Point, Nueva York, fallece Walter Chrysler. Sin embargo, esto no impidió que, tras la experiencia Airflow, Chrysler propusiera diseños más conservadores y en 1941 presentara el emblemático modelo Town & Country. Ya sin su creador, la marca siguió su rumbo de innovaciones. Entre otras, en 1950, introdujo los frenos a disco en las cuatro ruedas. Además, fue el primer fabricante americano que ofreció levantavidrios eléctricos en todos sus modelos. En 1955 Chrysler presentó el revolucionario diseño Forward Look, con las características y enormes aletas traseras. Ese mismo año, fue el primer fabricante americano en equipar sus automóviles con radio. A nivel institucional, los cambios profundos se dieron más acá en el tiempo. El 6 de mayo de 1998 el presidente de Daimler-Benz AG, Jürgen E. Schrempp y Robert Eaton, presidente de Chrysler Corporation, firmaron la alianza de ambas compañías que constituyó DaimlerChrysler. Sólo una década duraría esa fusión. La profunda crisis del nuevo siglo, que golpeó duro en la economía norteamericana y, en consecuencia, en la mundial, determinó la necesidad de otro cambio. Ya sin la espalda de los alemanes, el destino juntó a los norteamericanos con italianos. Chrysler Group LLC y Grupo Fiat anunciaron en junio de 2009 su alianza estratégica global, que el 1° de agosto de 2014 terminó por conformar la nueva firma FCA: Fiat Chrysler Automobiles.



CHRYSLER 72 CROWN SEDÁN DE 1928.

El primer amor del Chueco

A un año de haberse iniciado la Fórmula 1, Juan Manuel Fangio conquistó su primer título del mundo. Ya venía de un subcampeonato y a bordo de la impecable Alfetta, mano a mano con las Ferrari, pudo llegar a lo más alto.

El motor de la Alfetta fue concebido originalmente como un 16 cilindros en V y 2958 cc de cilindrada, con 58 mm de diámetro por 70 mm de carrera y erogaba una potencia de unos 350 CV. Este modelo, denominado 316, se creó en 1937 para reemplazar a los Alfa de 8 y 12 cilindros, que habían sido ampliamente superados por los alemanes de Auto Unión y de Mercedes-Benz. Para el aficionado criollo, esta máquina encierra grandes misterios ya que nunca anduvo por nuestras pistas. La historia de la Alfetta abarca un período de 13 años contados desde 1939 hasta 1951. El ingeniero Giachino Colombo, constructor de los Alfa Romeo, tuvo la idea de seccionar en dos uno de esos motores convirtiéndolo en un ocho cilindros en línea, con las mismas medidas de carrera y diámetro de los cilindros. Con sus 1479 cc y un régimen de 7200 rpm lograba un rendimiento de 195 CV. Se lo denominó Alfetta 158 por los 1500 cc y ocho cilindros. La idea era utilizar este modelo en las pruebas preliminares de los Gran Prix. Al mismo tiempo servirían como banco de pruebas para la futura Fórmula 1 que comenzaría a regir en 1950. Colombo aprovechó ese período para introducir algunas modificaciones a la Alfetta llevando la potencia a unos 340 CV. La tres "F" serán los pilotos elegidos. Fangio, Farina y Fagioli, quienes integraron el equipo oficial de las Alfetta, incorporándose para algunas carreras pilotos como Taruffi, Parnell y Sanessi. En Silverstone, la primera del Campeonato Mundial, Farina logró la victoria, mientras Fangio venció en Montecarlo, Bélgica y Francia, llegándose a la instancia decisiva en Monza donde Farina ganó y fue campeón. Fue un año difícil para Alfa Romeo el de 1951, aunque fueron incesantes las modificaciones sobre la Alfetta, que pasó a denominarse 159 y con una potencia de 400 CV. Incluso para la última carrera que el Chueco ganó en su primera temporada triunfal, disputada en Barcelona, Alfa Romeo hizo un auto prácticamente nuevo, denominado 160, para que el piloto defendiera sus posibilidades de ser campeón ante el arrollador avance de Ferrari.



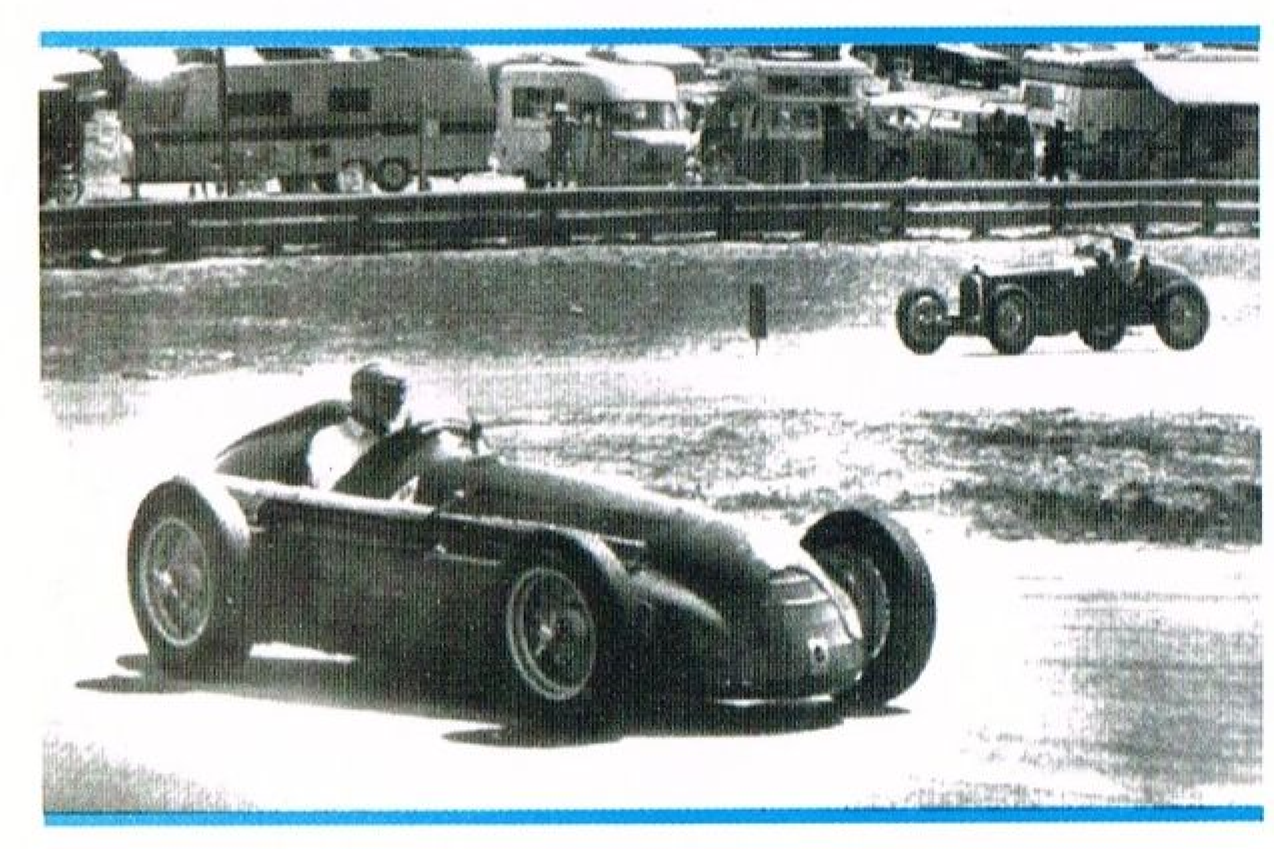
FANGIO CON SU ALFETTA CORRIENDO EN ITALIA, ILUSTRACIÓN DE JOSÉ MARÍA VILLAFUERTE.

ALFA ROMEO 159 ALFETTA

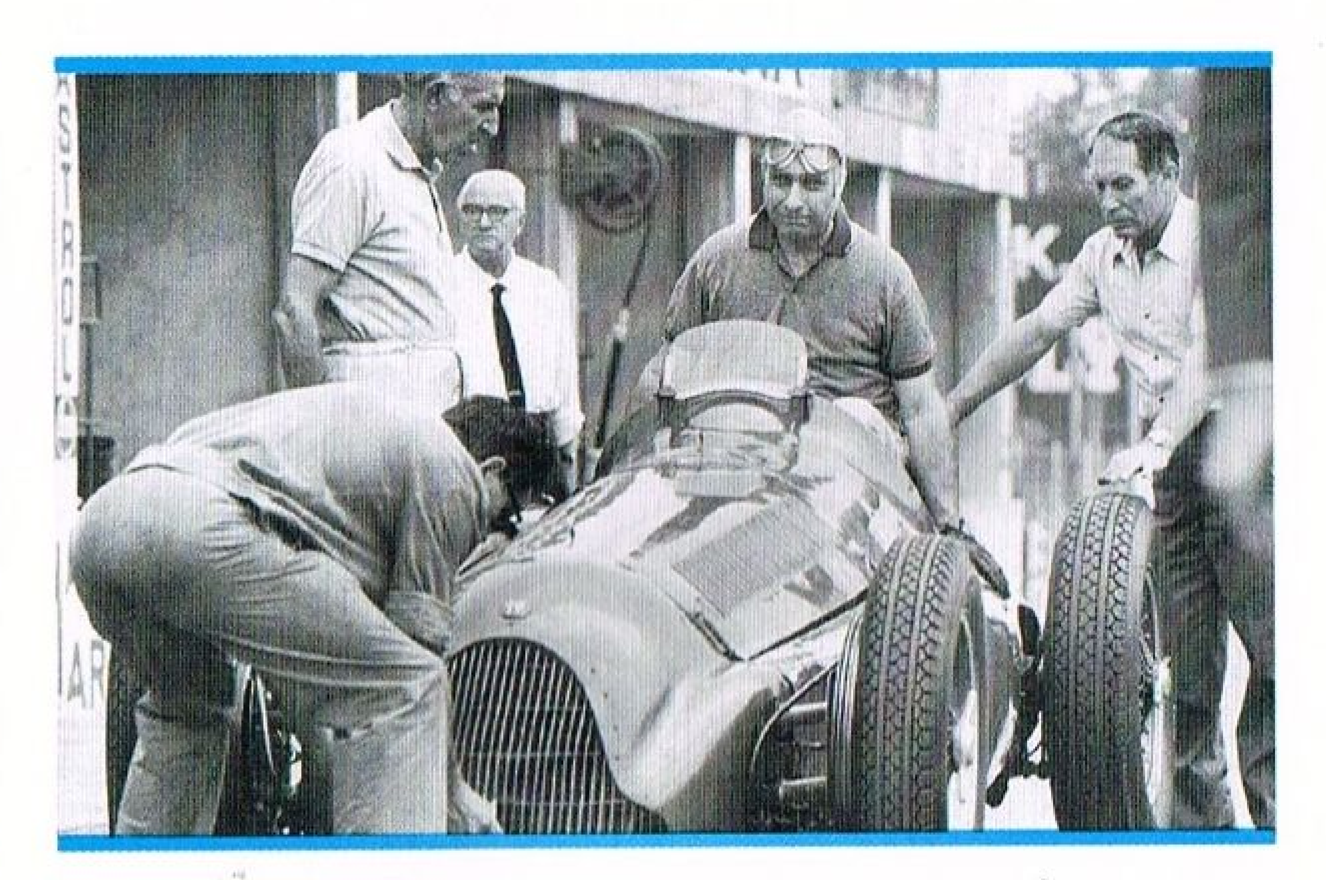
• **Años de construcción**	1951
• **Número de unidades**	4
• **Diseñador**	Gioacchino Colombo
• **Tipo de carrocería**	Monoposto de Gran Premio
• **Tipo de chasis**	Con largueros longitudinales tubulares
• **Distancia entre ejes**	2.500 mm
• **Trocha delantera**	1.250 mm
• **Trocha trasera**	1.250 mm
• **Peso**	710 kilos
• **Motor**	8 cilindros en línea
• **Cilindrada**	1479 cc
• **Potencia máxima**	425 CV a 9300 r.p.m.
• **Velocidad máxima**	305 km/h
• **Transmisión**	Manual, 4 marchas

FANGIO Y LA ALFETTA

1951	Gran Premio de Italia (Bari) (1°)
	Gran Premio de Suiza (1°)
	Gran Premio de Bélgica (9°)
	Gran Premio de Francia (1°)
	Gran Premio de Inglaterra (2°)
	Gran Premio de Alemania (2°)
	Gran Premio de Italia (Monza) (abandono)
	Gran Premio de España (1°)



FANGIO CON SU ALFETTA EN UNA EVOCACIÓN HECHA EN LAGUNA SECA (EE.UU.) EN 1985. DETRÁS, JACKIE STEWART CON UN P3 DE 1932.



EL BALCARCEÑO EN UNA POSTAL QUE MUESTRA CÓMO ERA LA F1 DE LOS AÑOS '50: EL PILOTO IBA SUELTO Y USABA UN SIMPLE CASCO DE CUERO.

BICAMPEONATO

Alfa Romeo ganó los dos primeros campeonatos del mundo seguidos, el de 1950, cuando obtuvo siete de las ocho carreras que componían el torneo, con el Alfa 158 F1 y Nino Farina como piloto, y el de 1951 con Fangio como piloto.

AUDI A3

Un clásico del futuro

El Audi A3 es todavía uno de los modelos más deseados de nuestro mercado, pero fueron estas primeras versiones las que impusieron una marca registrada: deportividad, lujo y estilo, en un modelo compacto.





Eran otros tiempos y un mercado mucho más chico. Pero en ese entonces, el segmento de los compactos de lujo, que dominaban el Audi A3 y el BMW Compact, tenía modelos increíbles por un precio que a la distancia también se ve como increíble: unos 30.000 pesos/dólares. Eran tiempos de precios 1 a 1, y entre finales de los 90 y los primeros años del nuevo siglo, el Audi A3 era el modelo más vendido entre los autos de marcas exclusivas. Su principal argumento de venta era saber combinar, en su estética y su performance, el carácter deportivo (el de la versión de tres puertas) y el espíritu familiar (en la de cinco). Por entonces, el A3 se fabricaba en una planta que Audi tenía en Curitiba, Brasil. Compartía plataforma y la mayoría de los componentes mecánicos con el Volkswagen Golf (incluso se fabricaban en la misma línea de montaje). Era recurrente la comparación entre ambos modelos a pesar de la gran diferencia de precio que los separaba. Tenían un mismo motor naftero y Diesel, pero los modelos de Audi tenían más potencia por una mayor presión del turbocompresor (el motor 1.8 naftero podía oscilar entre los 125 HP de la versión básica hasta los impresionantes 225 Hp que alcanzaba el modelo TT, con este mismo impulsor).

A LAS VERSIONES DE 3 Y 5 PUERTAS SE SUMÓ DESPUÉS UNA **CABRIOLET.**

La potencia del motor Diesel era una de las mayores virtudes del A3 TDI. Era un auto capaz de recorrer más de 15 kilómetros por cada litro de gasoil (en un promedio entre ciudad y ruta), y podía acelerar de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos y alcanzar los 194 km/h de velocidad máxima. Un motor de gran rendimiento, incluso si lo comparamos con los motores Diesel de hoy, casi 15 años después de aquel lanzamiento. En lo que respecta al confort de marcha, también era muy agradable su andar, algo que le valía varios puntos a favor en términos de vehículo familiar. Esto le jugaba en contra a la hora de doblar a alta velocidad. Como era un poco alto y con mucho despeje del suelo, y las suspensiones no tan duras (justamente para favorecer su andar ciudadano), en las curvas tenía rolido de carrocería.

En el interior marcaba grandes diferencias respecto de otros modelos de marcas generalistas. Sobre todo por el hecho de que incorporaba mecanismos de seguridad no habituales para la época, como el control de estabilidad o los airbags laterales. También en la calidad de terminación de los materiales, detalles en los que estaba muy por encima del Volkswagen Golf. En realidad, esa siempre fue una comparación vacía, sin sentido. Solo aquellos que se pusieron al volante de un Audi A3 entienden y son capaces de valorar la sensación de manejo que devuelve un auto de las marcas de lujo. Y por eso, este modelo alemán está llamado a ser un clásico del futuro.





DISEÑO DE VANGUARDIA

ESTÁ CERCA DE CUMPLIR 20 AÑOS EN EL MERCADO Y, A PESAR DE LOS CAMBIOS EN SU DISEÑO, SIEMPRE MANTUVO UNA ESTÉTICA SIMILAR A LA PRIMERA GENERACIÓN, PRESENTADA EN 1996.

ESPECIFICACIONES

- **Modelo**
  AUDI A3 1.6 AÑO 2000
- **Años de producción**
  Comenzó en 1996, sigue vigente
- **Motor**
  Naftero, de cuatro cilindros en línea
- **Cilindrada**
  1.595 cc (81 x 77,4 mm)
- **Alimentación**
  Inyección indirecta
- **Relación de compresión**
  10,3 a 1
- **Potencia**
  102 CV a 5.600 r.p.m.
- **Transmisión**
  Manual, de cinco marchas
- **Tracción**
  Delantera
- **Frenos**
  De discos, delanteros ventilados y traseros sólidos
- **Velocidad máxima**
  189 km/h
- **Suspensión**
  Independiente delantera tipo Mc Pherson, con resortes helicoidales. Trasera, barra de torsión con resortes helicoidales
- **Peso bruto**
  1.090 kg

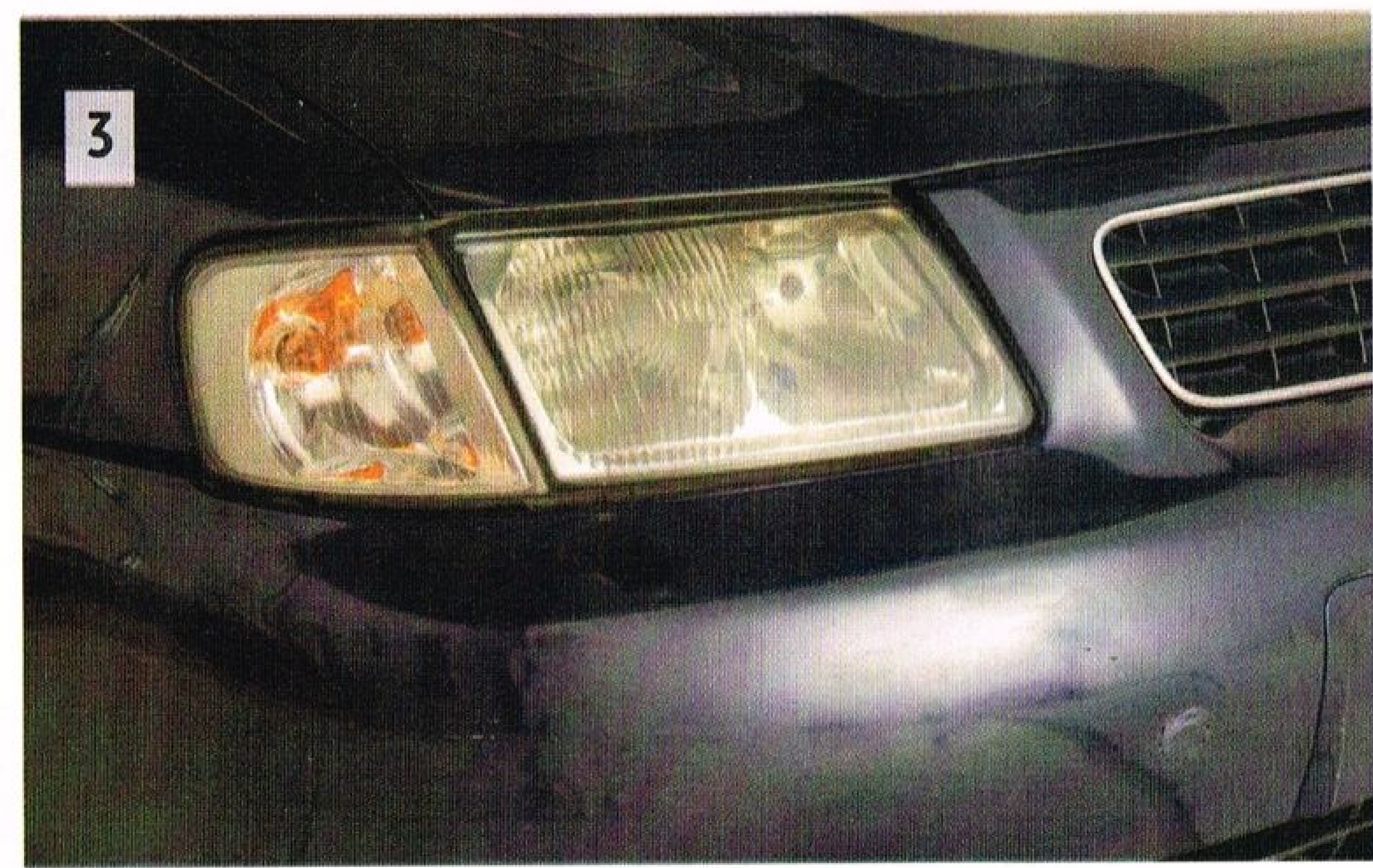
FIGURA EXTERIOR

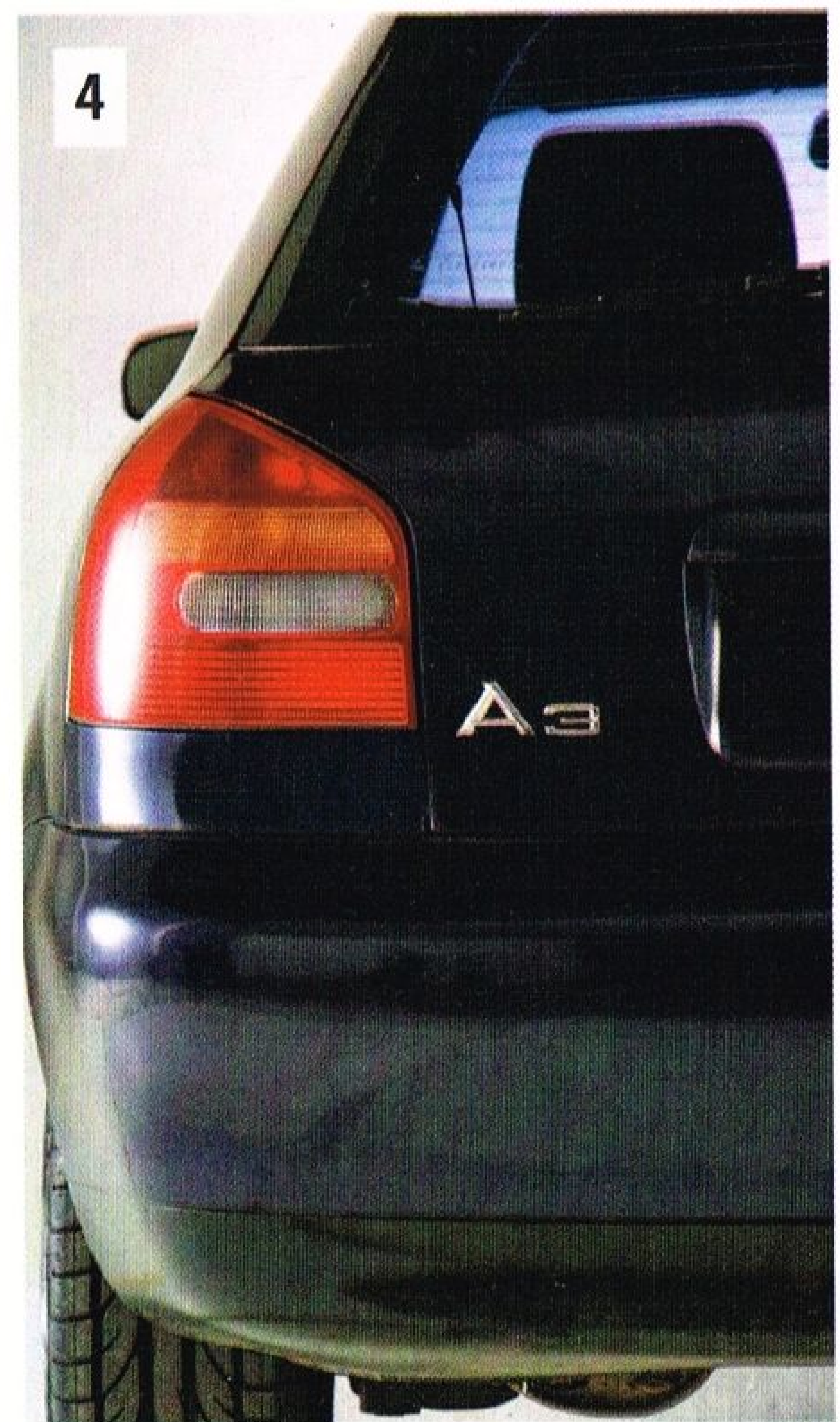
Supo combinar el estilo deportivo del modelo tres puertas con el aire familiar, cercano al monovolumen, del cinco puertas. Y la prueba de su vigencia está en que casi no tuvo cambios en sus proporciones.

1. La tapa del baúl, cercana al estilo de los monovolúmenes. Llantas de seis rayos marcan su estilo deportivo. **2.** Los cuatro anillos en la parrilla, un innegable valor agregado. **3.** Faros delanteros de gran luminosidad, cerca de la parrilla con borde cromado. **4.** De atrás, queda marcada la "cintura" musculosa del A3. **5.** Buena capacidad del baúl.


1


2


3



4

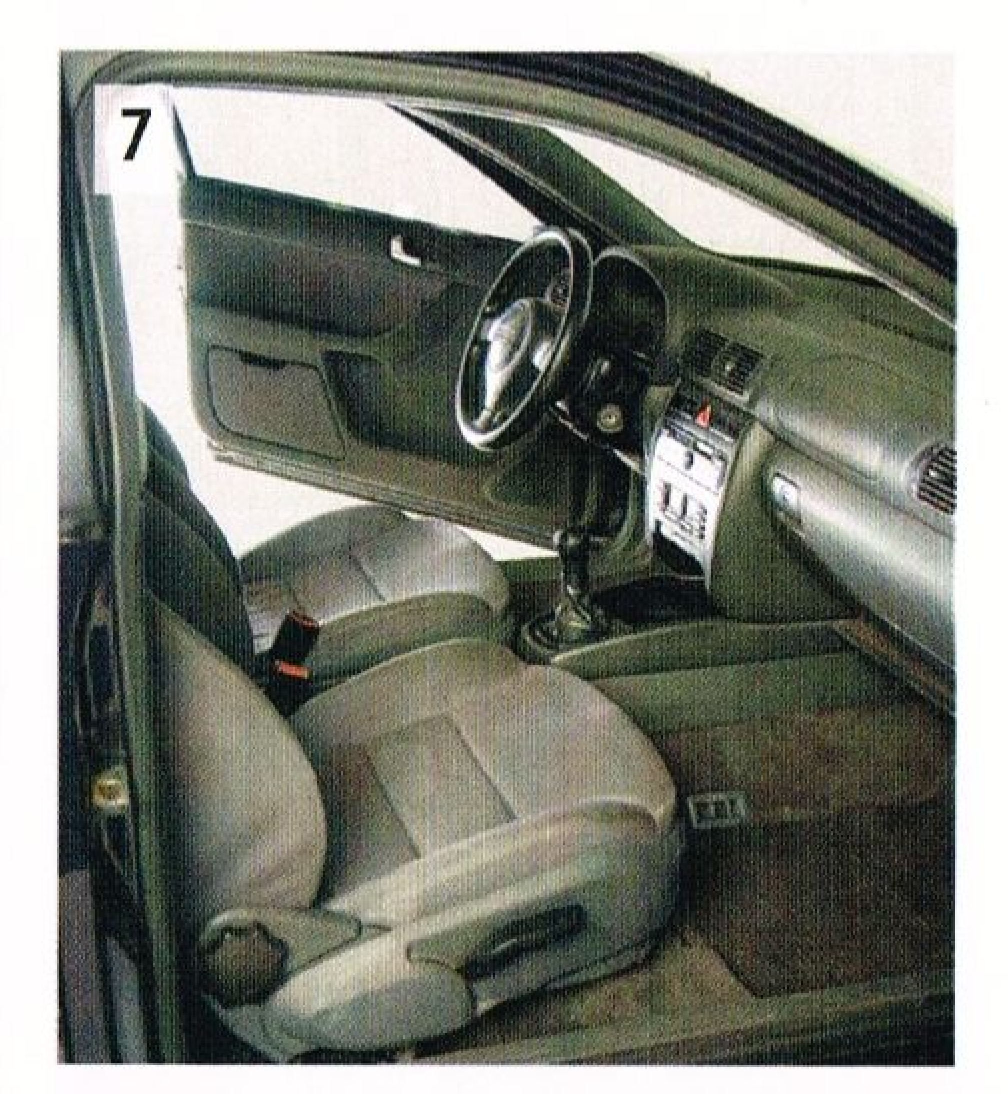

5

6. Interior clásico, sin muchos detalles deportivos. **7.** Butacas regulables en altura y profundidad, para lograr una buena posición de manejo. **8.** Estéreo de muy buena calidad, aunque con demasiados comandos y algo confuso para su funcionamiento. **9.** Otro detalle que marca su estilo familiar: múltiples espacios portaobjetos.

EL HABITÁCULO

Tenía una gran calidad de terminación y un equipamiento de lujo, algo infaltable para un vehículo de una marca como Audi. Muy buen espacio para los pasajeros delanteros, no tanto para los que iban atrás.


6


7



8


9



BAJO EL CAPÓ

Esta versión con motor 1.6 fue la que sirvió como modelo de entrada. Era el motor menos potente de toda la gama, ideal para los que utilizaban más al A3 como vehículo urbano. Combinaba buena performance con bajo consumo de combustible.

El señor de los anillos

Desde que llegó a nuestro país, en 1997, el A3 ha sido el modelo más exitoso de Audi junto con su hermano sedán, el A4. Primero llegó importado de Alemania, y a pesar de su elevado precio, su atractivo diseño sumado a un comportamiento dinámico notable permitió que rápidamente conquistara el gusto de la gente. Claro que sus ventas se potenciaron cuando en 2000 comenzó a fabricarse en Curitiba, Brasil.

Con la segunda generación, arribada en 2004 e importada nuevamente desde Alemania, el A3 mostró un salto de calidad e imagen notable.

La gama siempre estuvo compuesta por versiones de tres y cinco puertas, aunque supo sumar la variante deportiva, S3, y una convertible, A3 Cabrio, que fueron discontinuadas. Actualmente, en su tercera generación, el modelo continúa liderando el segmento de autos compactos premium en la Argentina.

A nivel mundial lleva producidas más de tres millones de unidades, y su última novedad es la versión sedán, lanzada en 2013.

EL CINCO PUERTAS

- **Años** 2000-2004
- **Motor** Turbodiésel 1.896 cc de 110 CV
- **Caja** Manual, de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 194 km/h

Esta es la variante cinco puertas del vehículo detallado en las páginas anteriores. Llegó a nuestro mercado recién en 2000, cuando la marca de los anillos iniciaba su producción en Brasil. Más apto para la familia, las puertas de atrás le dieron ese plus de confort que necesitaban los pasajeros para acceder y salir de la plaza trasera. Ambas versiones se caracterizaban por la variedad de motorizaciones, entre las que se destacaba la naftera 1.8 Turbo, de 180 CV, y la turbodiésel 1.9 de 110 CV. Vale destacar, además, que el A3 brasileño utilizaba la misma plataforma y la mayoría de los componentes mecánicos del Volkswagen Golf, ya que se fabricaban en la misma planta y línea de montaje. En 2001 tuvo un leve restyling.



S3, CON LA S DE SPORT

- **Años** 2000-2002/2003
- **Motor** Naftero, 1.781 cc de 210 CV
- **Caja** Manual, de 6 marchas
- **Velocidad máxima** 235 km/h

A pesar que sus hermanos de tres y cinco puertas llegaban de Brasil, la versión más picante de la gama se comenzó a importar de Alemania a partir de abril del año 2000. Estéticamente presentaba un kit deportivo, con grandes spoilers delanteros y traseros, faldones y zócalos laterales, guardabarros realzados y neumáticos de gran tamaño y bajo perfil (225/45 R17), entre los más importantes. La carrocería, a la vez, sólo era de tres puertas. Mecánicamente llevaba el mismo motor 1.8 turbo del A3, aunque desarrollaba 210 CV en lugar de 180 CV. Además, tenía suspensión deportiva, sistema de tracción quattro (integral) y y caja manual de seis velocidades. El S3 no tenía rival, ya que en esos tiempos ni BMW ni Mercedes-Benz contaban con una variante de este calibre.





SEGUNDA GENERACION

- **Años** 2004-2013
- **Motor** Naftero, 1.984 cc de 200 CV
- **Caja** Manual, de 6 marchas
- **Velocidad máxima** 238 km/h

Este exitoso modelo fue renovado por completo y lanzado en Europa en febrero de 2003. A nuestro mercado llegó recién un año y medio más tarde. En octubre de 2004 fue presentada la versión tres puertas, mientras que la de cinco, a partir de ese momento denominada Sportback, llegó en diciembre. Construido sobre una nueva plataforma, creció en dimensiones. La novedad no sólo fue estética, ya que tres de los cuatro motores eran nuevos. Entre ellos se destacaba un naftero 2.0 FSI de inyección directa, que desarrollaba 150 CV, y un 3.2 de 250 CV, el más potente de la gama. En su segunda generación, el A3 volvió a ser íntegramente alemán. En 2008 la gama tuvo un restyling, tanto en la versión tres puertas como Sportback. Entre algunos detalles, el grupo de faros presentaba tecnología LED para las luces de posición o diurnas. También se modificó la oferta de motores. La gran novedad fue la incorporación del sistema de transmisión automática de doble embrague S Tronic de siete marchas, similiar a la DSG de Volkswagen.

EL REGRESO DE LA BESTIA

- **Años** 2007-2013
- **Motor** Naftero, 1.984 cc de 255 CV
- **Caja** Manual, 6 marchas
- **Velocidad máxima** 238 km/h

En 2007 volvió a comercializarse en nuestro mercado el S3, que tomaba la silueta y la plataforma de la segunda generación del A3. Respecto de las versiones convencionales, sumaba tomas de aire en el spoiler delantero, doble salida de escape cromada, y carcarsa de los espejos de color aluminio. Por dentro, pedalera deportiva de aluminio, butacas sport, volante con corte recto en la parte inferior, y la insignia S3 en el pomo de la palanca de cambios y tablero. El motor era una evolución del 2.0 turbo de inyección directa que utilizaban Audi y Volkswagen. Además, estaba equipado con el sistema de tracción Quattro de tracción integral, equipo de audio Bose, seis airbags y control de estabilidad, entre otros.

A3 CABRIOLET

- **Años** 2011-2014
- **Motor** Naftero, 1.798 de 160 CV
- **Velocidad máxima** 222 km/h
- **Caja** Manual, 6 marchas / Automática, 7 marchas

La gama de este exitoso modelo, líder en nuestro mercado desde el año 2000, se agrandó en octubre de 2011 con la versión convertible. Esta variante del hatchback contaba con techo de tela, cuya apertura demoraba sólo nueve segundos mientras que cerrarlo insumía trece. Cualquiera de estas dos acciones podía ejecutarse con el vehículo en movimiento, siempre que no superara los 30 km/h. La configuración era 2+2 (dos asientos adelante y dos atrás) y estaba equipado con un motor naftero 1.8 turbo de 160 CV. Este modelo se vendió hasta hace unos meses.



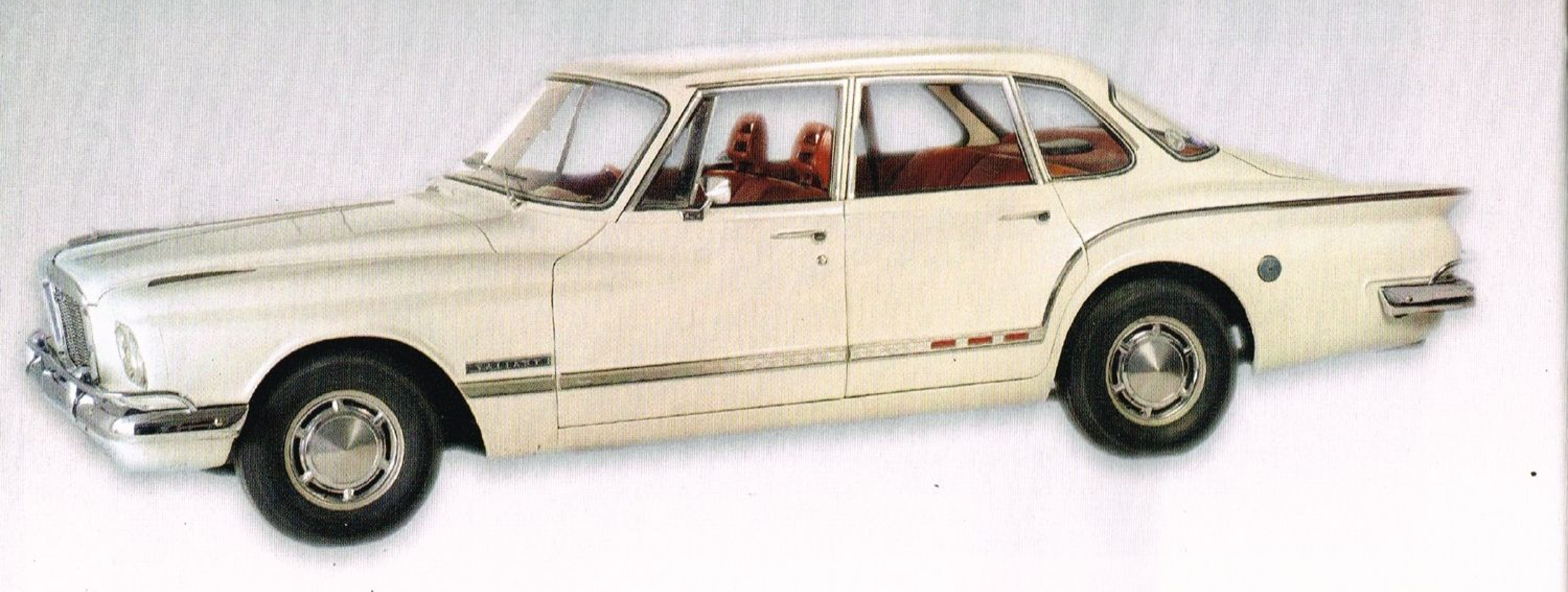
LA EVOLUCIÓN DE LA ESPECIE

- **Años** 2013-actualidad
- **Motor** Naftero, 1.395 de 122 CV
- **Caja** Automática, 7 velocidades.
- **Velocidad máxima** 203 km/h

La tercera y actual generación comenzó a venderse en abril de 2013. Al igual que su antecesor, primero llegó la versión 3 puertas y en agosto se sumó la Sportback. Por tratarse de un nuevo modelo —estrena la plataforma MQB del Grupo Volkswagen— estéticamente es parecido a su antecesor, pero no igual. La distancia aumentó, al igual que la capacidad de carga del baúl. Y el peso se redujo, gracias a la utilización de aluminio; lo que permitió mejorar su relación peso-potencia. En cuanto a tecnología, una de las novedades fue la incorporación del sistema de parada y arranque automático del motor (Start/Stop).

VALIANT

Mucho más que dos



El Valiant y las versiones más bajas del Rambler protagonizaron un duelo que también podría incluir al Ford Falcon y al Chevrolet 400, los otros grandes rivales del segmento de los "compactos" que llegaron en los años 60.

RAMBLER AMBASSADOR



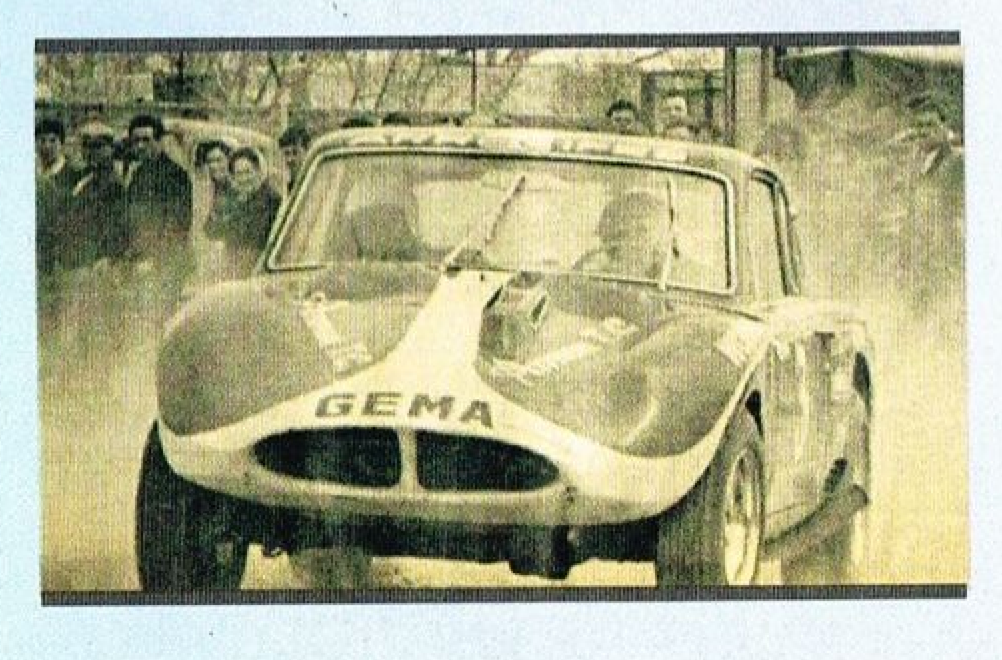
En esta sección nos ocupamos de mostrar las grandes rivalidades de la industria automotriz. Siempre son duelos mano a mano, pero para ser estrictamente justos con la época del 60 deberíamos permitir una excepción. En este caso, más allá de que mostramos al Valiant y al Rambler como dos grandes competidores, también deberíamos incluir en este grupo al Ford Falcon y al Chevrolet 400, otros dos grandes protagonistas de los años 60. Todos estos modelos entraban en la categoría de los compactos, tal como fueron conocidos en el mercado americano. Pero como Argentina es un mercado híbrido —con modelos que llegan de todas partes del mundo y diferentes concepciones de uso—, aquí terminaron siendo modelos grandes, familiares, de gran confort y con un valor agregado en cuanto a equipamiento y habitabilidad respecto de los modelos chicos europeos.

En particular, el Valiant era el tercero en discordia entre los modelos americanos de Detroit (Ford, Chevrolet y Chrysler), pero con su diseño innovador, futurista, de rasgos diferenciados, marcaba un gran contraste respecto de las formas clásicas del Falcon y del Chevrolet 400. El Rambler Ambassador tenía cierto atractivo en su estética pero también estaba más cerca de lo sobrio y lo formal del Falcon y el 400. En cuanto a la motorización, todos los modelos tenían propulsores de seis cilindros en línea, de gran performance, sobre todo teniendo en cuenta de que eran modelos de gran peso.

En cuanto a la competición, el Valiant y el Rambler tuvieron su participación en el Turismo Carretera y formaron parte de la transición de las cupecitas hacia los modelos compactos, pero no fueron grandes protagonistas. Eso quedó más para los Ford y los Chevrolet, al cabo, dos integrantes más de este duelo tan particular de la industria nacional.

HITOS VALIANT

1962	Debut en el TC. Rubén Luis Di Palma era uno de los pilotos.
1971	Única victoria del Valiant en el TC, en la Vuelta de Chivilcoy. Carlos Loeffel fue el ganador.
1997 1998	Con Lionel Ugalde como piloto, el V200 es bicampeón de Turismo APAC.



HITOS RAMBLER AMBASSADOR

1965	Participa en la Vuelta de Tandil
1966	Participa en las 500 Millas Mercedinas.

VALIANT

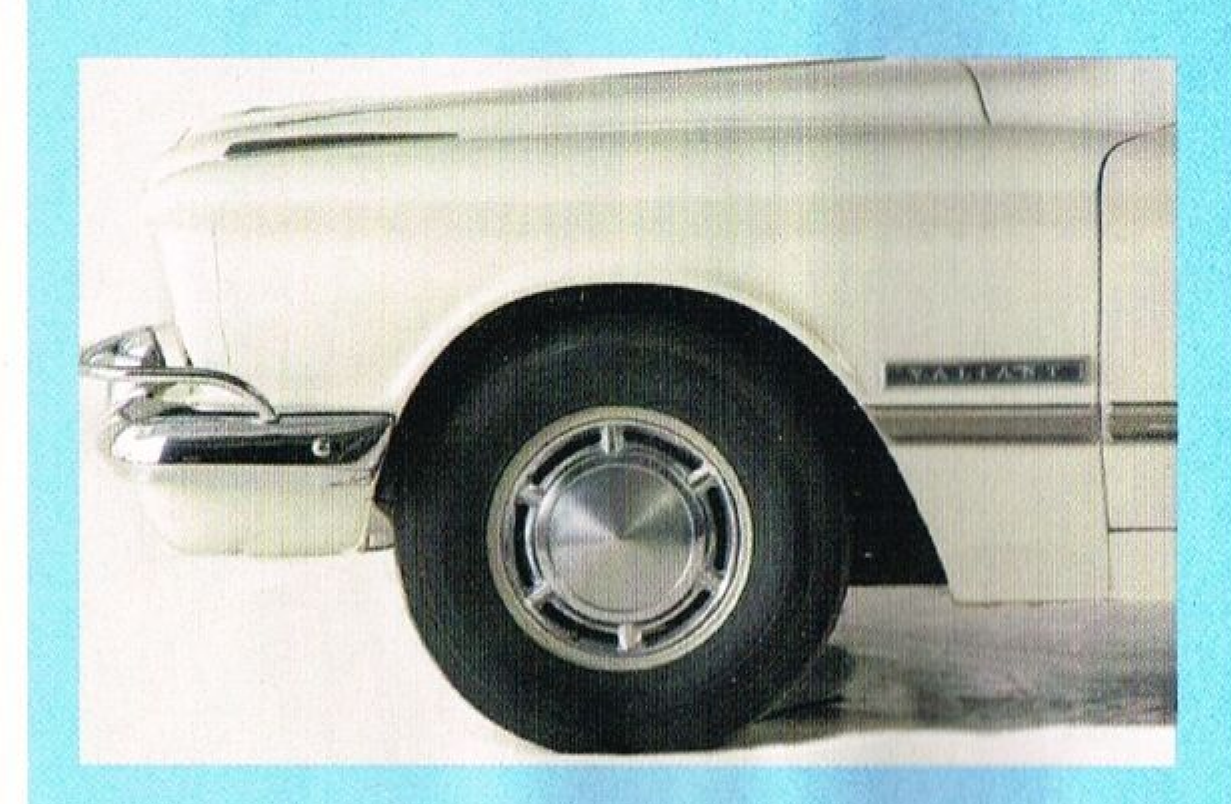
• **Motor**	seis cilindros en línea
• **Cilindrada**	3.687 cc
• **Potencia**	139 HP (a 4.500 rpm)
• **Velocidad máxima**	175 km/h

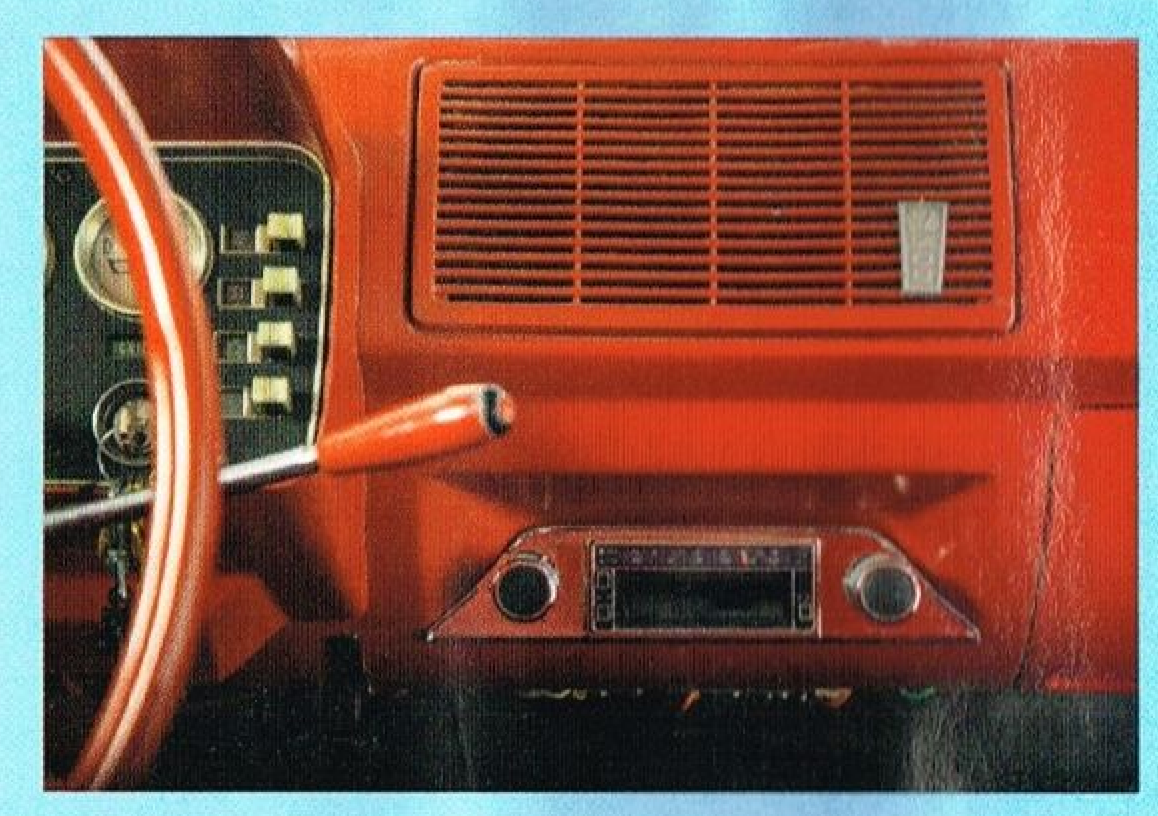
RAMBLER AMBASSADOR

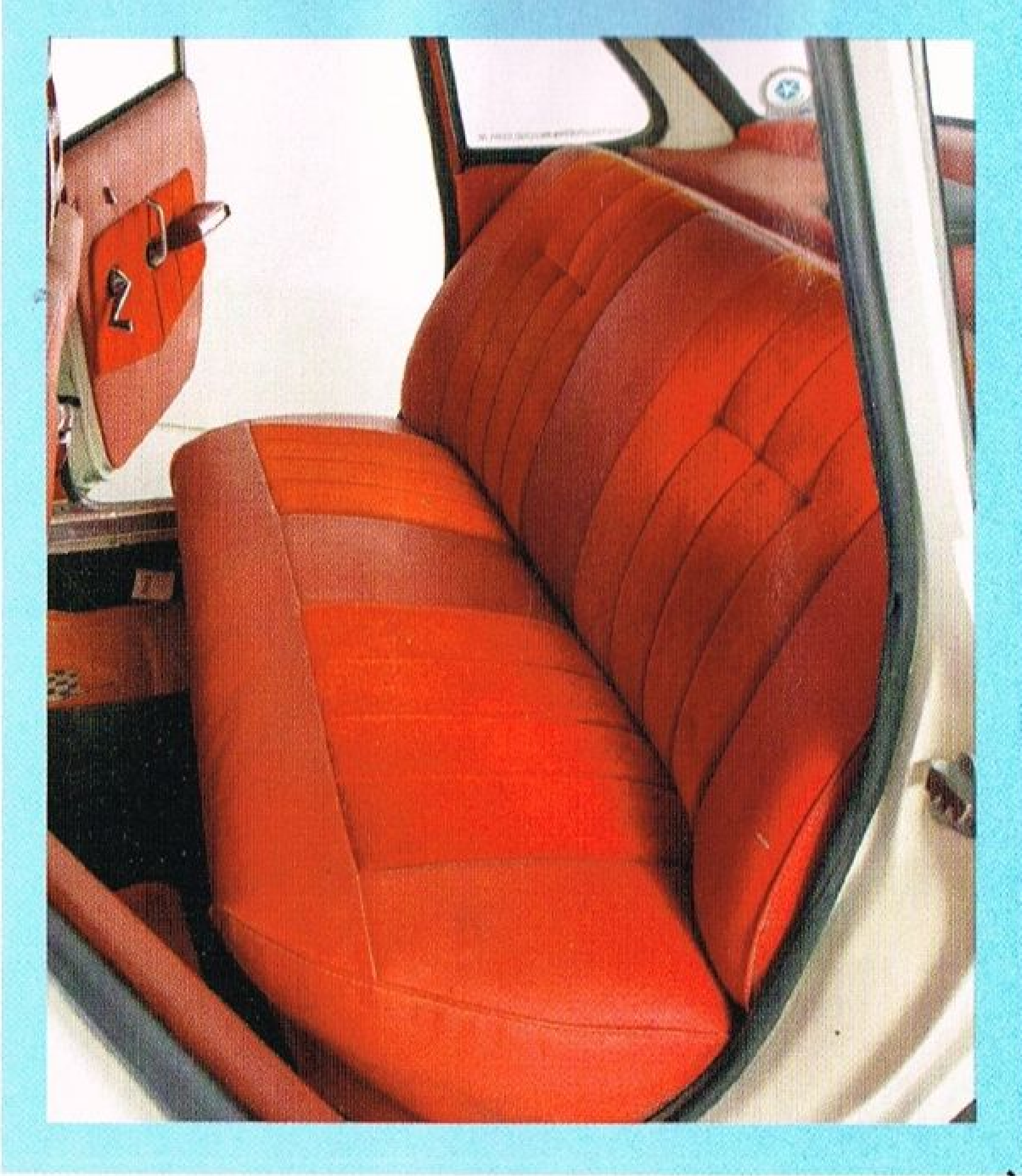
• **Motor**	seis cilindros en línea
• **Cilindrada**	3.770 cc
• **Potencia**	185 HP (a 4.200 rpm)
• **Velocidad máxima**	185 km/h

VALIANT

Gran comodidad a pesar del diseño exótico y de que el acceso a las plazas traseras podía complicarse por la apertura de las puertas. En el interior, algunos detalles de diseño estaban en línea con las formas del exterior.

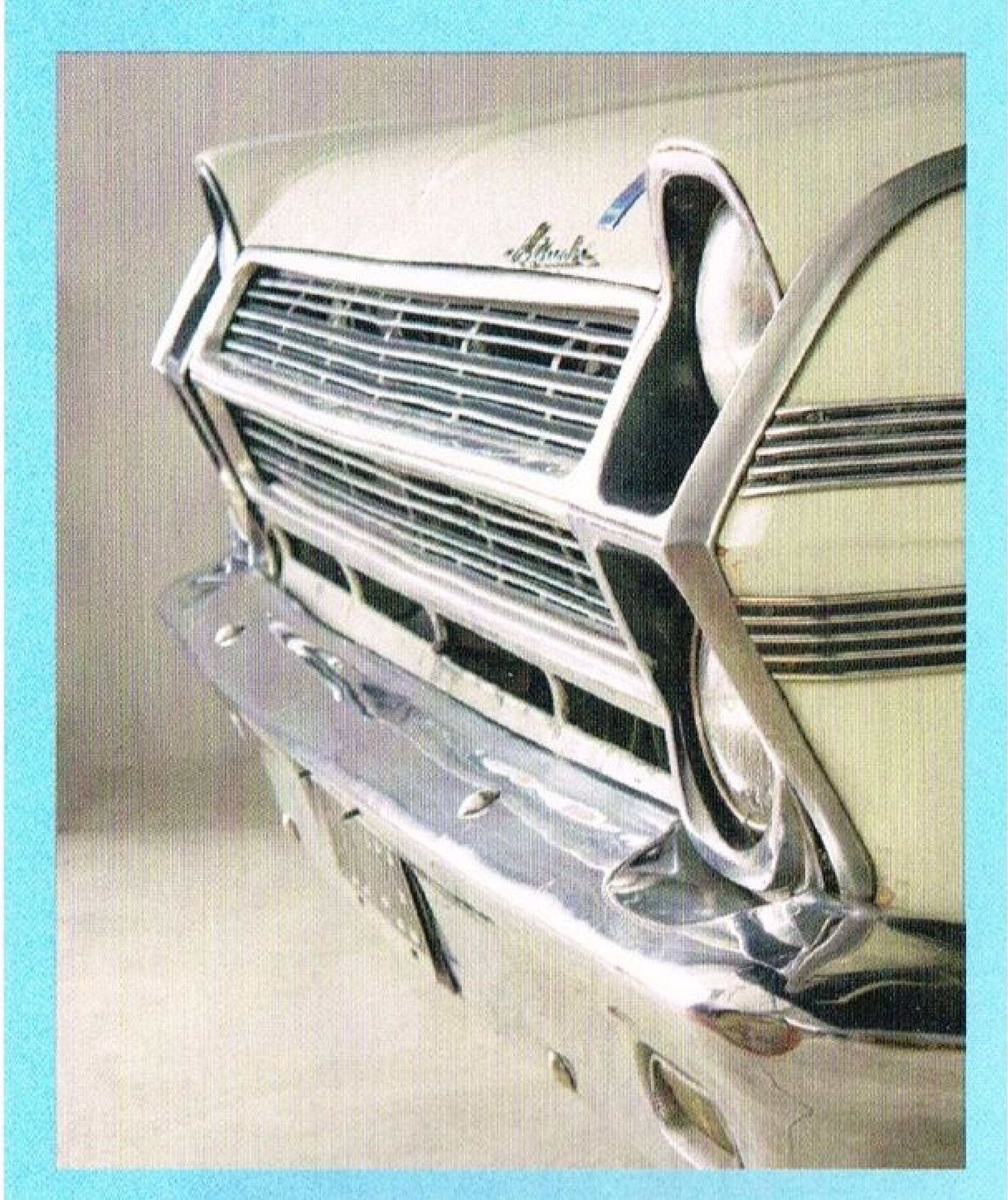


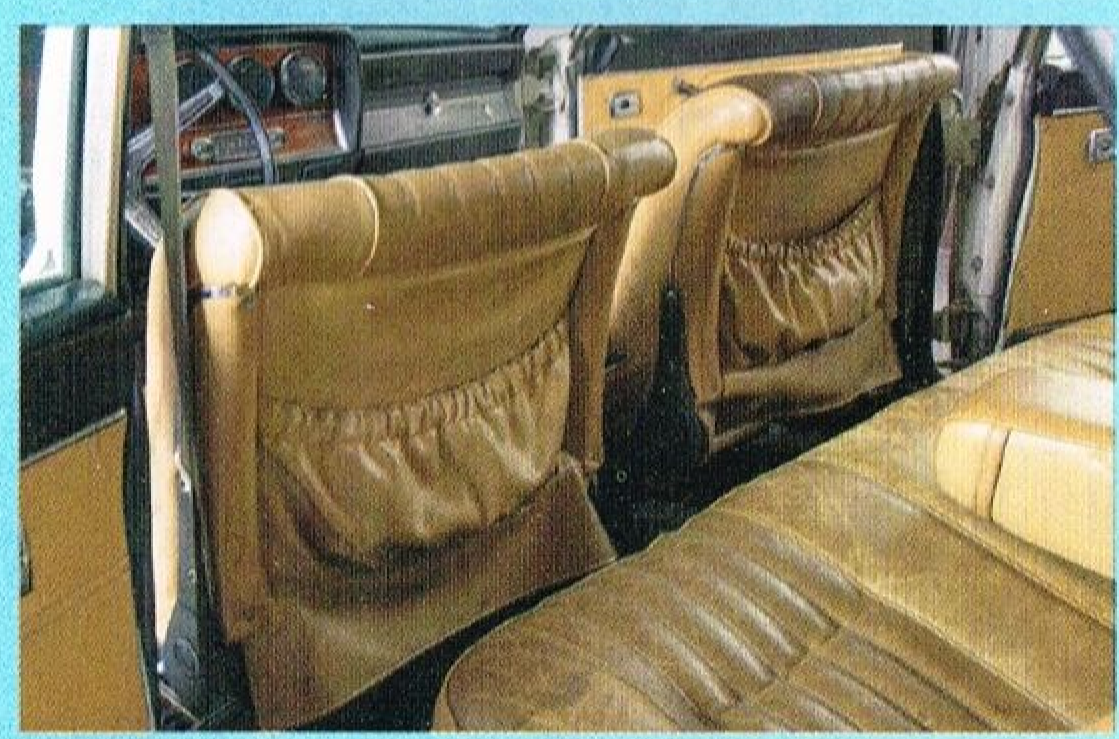




RAMBLER AMBASSADOR

Marcó la diferencia por sus niveles de equipamiento, muy superior a los estándares de la época. Por ejemplo, contaba con aire acondicionado y levantavidrios eléctricos, pero además tenía vidrios tonalizados para mejorar el rendimiento del aire acondicionado.







DODGE CHARGER SRT HELLCAT

La furia en primera persona

Apenas se baja el telón de la presentación de un modelo, ya nacen nuevas ilusiones pensando en las versiones especiales y exclusivas. Esto pasa por ejemplo con este súper recargado Dodge, con 707 caballos de potencia.

Muscle car o pony car, la denominación marca de por sí un perfil de auto deportivo. Una creación pura sangre nacida en Estados Unidos. Y este Dodge Charger SRT Hellcat marca una nueva tendencia en ese sub rubro dentro de los sports. Su figura, musculosa, robusta, impactante, no se corre mucho de los límites que impone la demanda. Los norteamericanos aman este tipo de autos, formato sedán y con mucha potencia. Con el SRT Hellcat se vuelve a cubrir ese deseo de furia que, sin dudas, volverá a revivir cuando este modelo, que aparecerá en 2015, deje de ser diferente. Pero ahora es su turno. Y se planta contundente con 707 caballos de potencia, con prestaciones plenas de intensidad: 328 km/h de máxima y menos de cuatro segundos en el 0 a 100.

Claro que en estas máquinas, el concepto de diferenciación también está en los detalles. Y este Dodge tiene los suyos. Uno, poco común, es el del doble juego de llaves: negra y roja. La primera, para los amigos que están habilitados a dar una vuelta pero que, por las dudas, no deberían usar la potencia plena y por eso está limitada a 500 CV. Y la segunda, sí, para el dueño. Única, especial, intocable, con el código que habilita a disponer de los 707 CV. Increíble, pero real.

A nivel estético, llantas de 20 pulgadas Pirelli P Zero y frenos Brembo de 15,4 pulgadas. Y para cerrar, otro dato impactante: el consumo de combustible es tan grande que, si se pisa el acelerador a fondo, el tanque se puede vaciar en sólo 13 minutos.



CHRYSLER GEM PEAPOD

Un eléctrico, en la tierra de los V8

Pudo ser impensado en algún momento. Pero todo llega. Y a Estados Unidos, donde por décadas no tuvieron el mínimo reparo en derrochar combustible con sus motores, también arribó el sentido ecologista. Y Chrysler fue uno de los primeros en mostrar un prototipo, un boceto de lo que podría ser un City Car eléctrico. El GEM Peapod (Global Electric Motorcars). Una especie de cápsula con capacidad para cuatro pasajeros, fabricada en materiales livianos y ultra resistentes. Y con el aporte al aire limpio a partir de su motorización: un eléctrico de 12 CV, que puede dar una velocidad máxima de 40 km/h, con una autonomía de 50 km y que requiere de apenas ocho horas para recargar sus baterías.







CLUB DODGE DE LA REPÚBLICA ARGENTINA



Bienvenidos todos

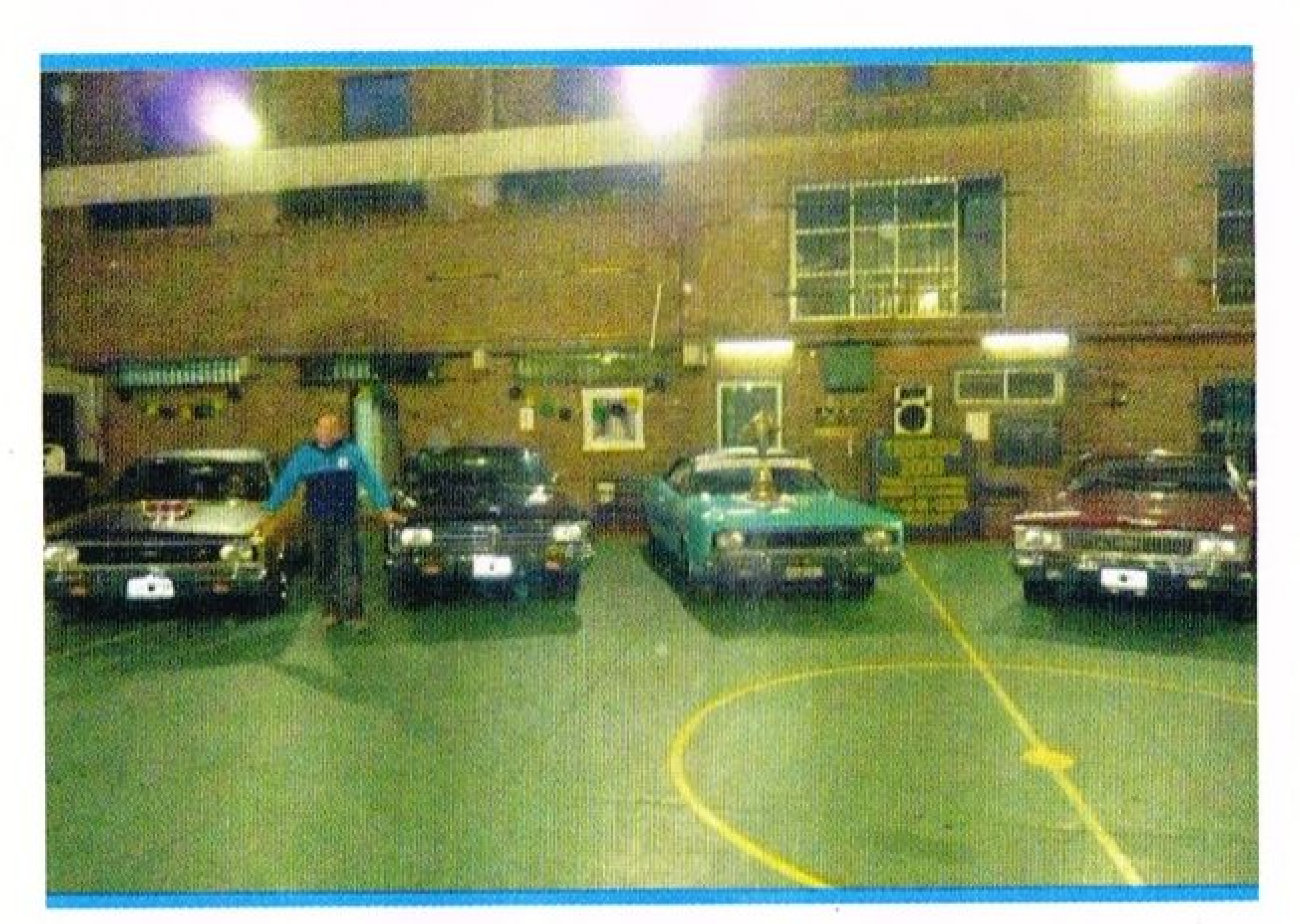
Los socios de este club se reúnen en la ciudad de Buenos Aires, pero también salen de recorrida. No importa el modelo del auto, siempre que sea un Chrysler.

En el mundo de los clubes de autos clásicos, aquéllos dedicados a los que fueron producidos por el grupo Chrysler son diferentes a los demás. Esto es así porque históricamente sus marcas fueron varias, así que no importa a qué marca se dedique ese club que recibirá a todos sus primos con agrado.

Así lo hace el Club Dodge de la República Argentina, fundado en noviembre de 1996. Repleto de cupés GTX, Polara y pick-ups Dodge, por ejemplo también cuenta con algunos ejemplares del menos masivo Valiant, modelo fabricado acá bajo licencia en la década del sesenta. Para ingresar a este grupo no hace falta tener el auto más impecable del mundo, sino que esté presentado prolijamente. Si está sucio, mejor lavarlo antes de asistir algún primer sábado de mes, cuando son las reuniones mensuales. Estos encuentros se realizan frente al Parque Sarmiento de la ciudad de Buenos Aires en horario vespertino. No sería extraño que los visitantes se encontrasen con gente de clubes colegas de otras partes del país, porque la idea de esta asociación es la de juntarse con otros que comparten la misma pasión por los vehículos de origen Chrysler.



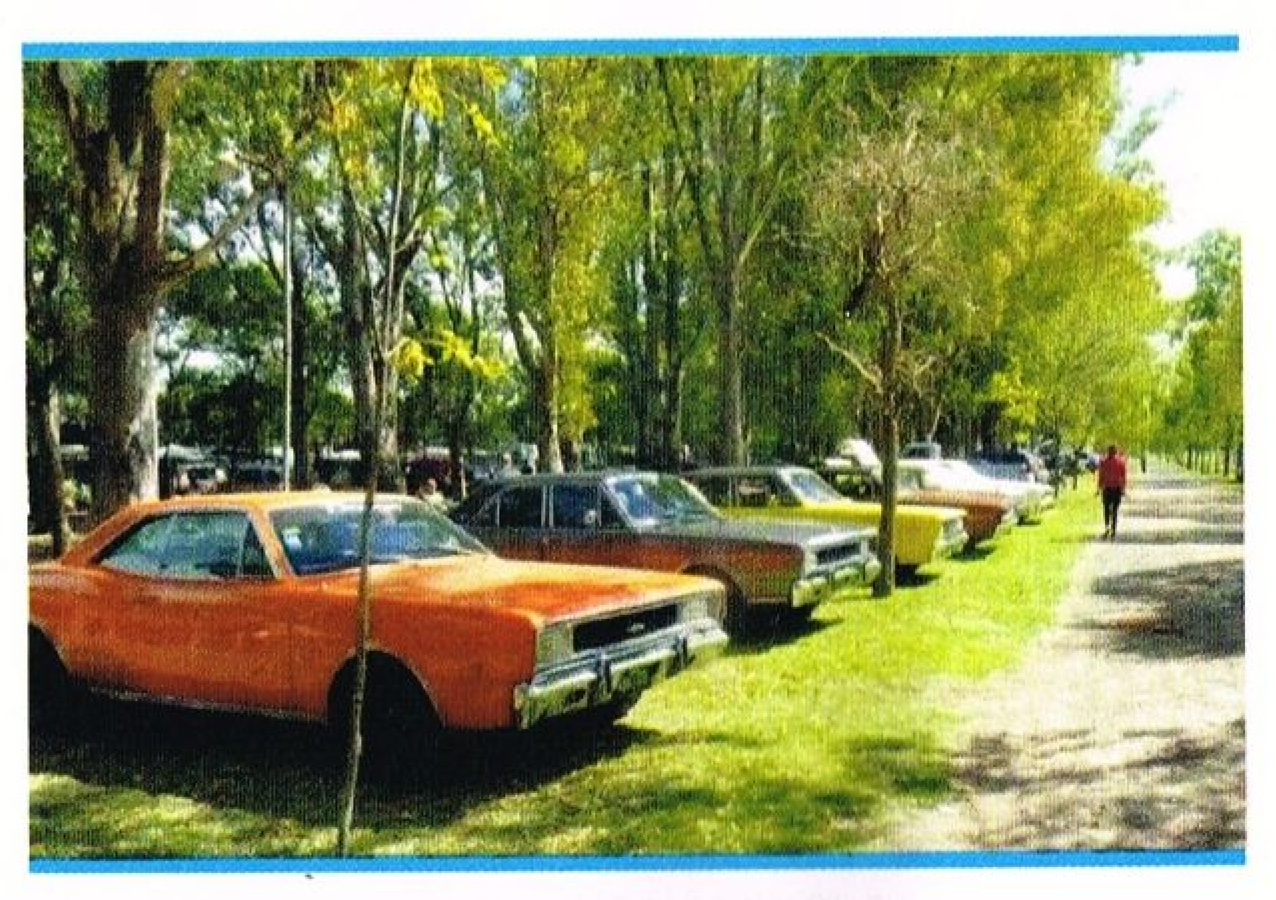
LOS INTEGRANTES DEL CLUB EN LA PISTA DEL AUTÓDROMO DE LA PLATA, ESCENARIO DE UNO DE SUS EVENTOS PISTEROS.



EL CLUB TAMBIÉN ADMITE MODELOS POLARA Y PICK UPS, QUE SE SUMAN A CADA ENCUENTRO.



LOS ENCUENTROS SON FRENTE AL PARQUE SARMIENTO, LOS PRIMEROS SÁBADOS DE MES A LAS 15.



LA ESCENA SIEMPRE ES DOMINADA POR LA CUPÉ DODGE, EL MODELO ESTRELLA DEL CLUB.

CHRYSLER CLUB ROSARIO

No todo pasa en Capital

Sus socios "rosarigasinos" son ejemplo de que no todo lo bueno está en Buenos Aires. Su pasión por la marca los lleva a trascender la provincia de Santa Fe.

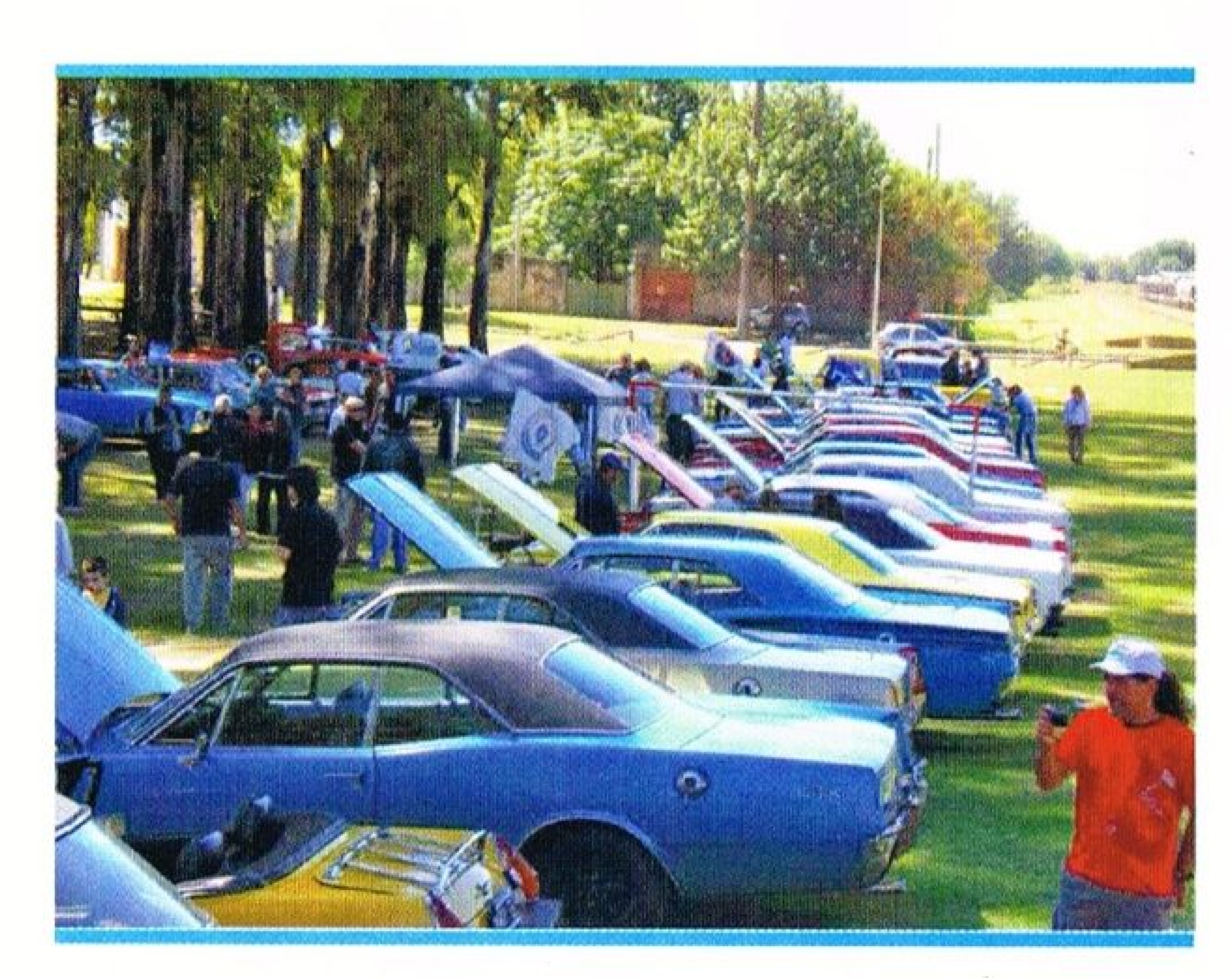
Hay un afiche que dice que Dios está en todas partes pero atiende en Buenos Aires. Sin embargo, en este tan querido país, más unitario que federal en muchas cosas, existen ejemplos de lo contrario. El Chrysler Club Rosario tiene tanta actividad como cualquiera de Buenos Aires. Obviamente su radio de influencia tira más para el Litoral y la Mesopotamia que para otros sitios del país, pero eso no es impedimento para que también recorra distintas partes de la Argentina.

Fundado en septiembre de 1999, reúne a todos los usuarios de las marcas que engloba Chrysler y que vivan en la "Chicago argentina" o en sus alrededores. Socios y adherentes no faltan, más bien lo contrario. Se reúnen mensualmente muy cerca del Monumento a la Bandera, lugar ideal para exponer sus verdaderas joyas mecánicas.

De tanto en tanto pueden salir en caravana a lugares más lejanos, aunque casi siempre a unos 300 kilómetros alrededor de la ciudad santafesina como máximo. Los pueblos de los alrededores y un poco más allá suelen recibir con algarabía su presencia. Los ejemplares de los que dispone el club a través de sus socios merecen ser mostrados por todos lados, y eso es lo que hacen.



EL GRUPO MUESTRA UNOS TROFEOS CONSEGUIDOS EN UNO DE SUS ENCUENTROS.



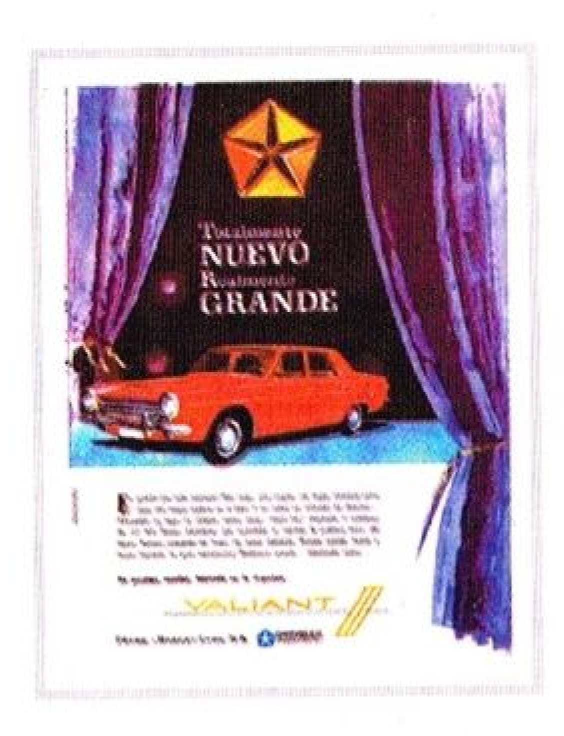
EL CLUB YA CUMPLIÓ SUS 15 AÑOS DE EXISTENCIA, YA QUE FUE FUNDADO EN EL AÑO 1999.



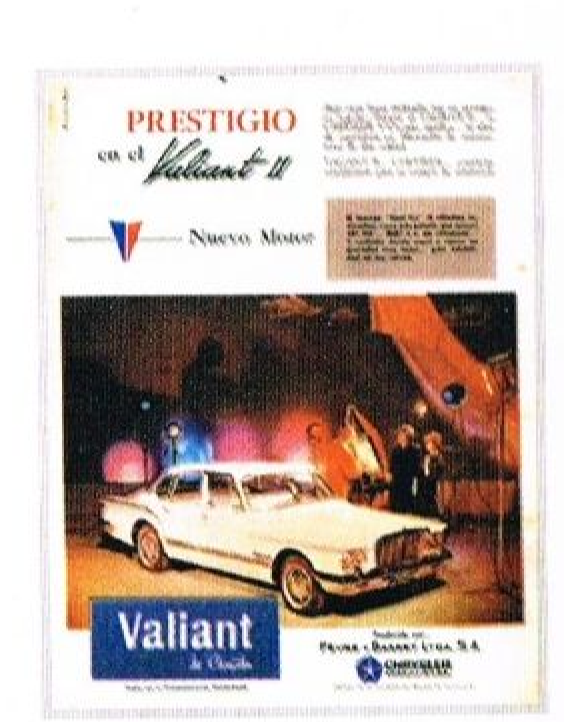
LOS VALIANT SON PARTE DEL ORGULLO DE ESTA ORGANIZACIÓN, QUE RECIBE EJEMPLARES CON ORIGEN CHRYSLER SIN DISTINCIÓN.

Grande, poderoso y prestigioso

Viendo las publicidades que Chrysler Favre-Basset creaba para promocionar al Valiant en las revistas y diarios de la época, se aprecian las variadas virtudes que se querían destacar. Porque en sus diferentes generaciones el Valiant fue un auto de buen espacio interior, con propulsión acorde al desempeño general aceptable para un coche de su categoría y, sobre todo, que construía una historia que le daría renombre.



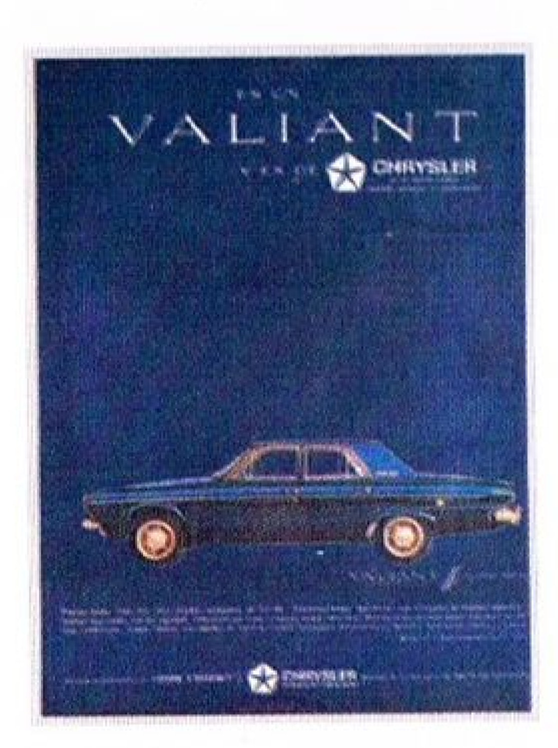














AGRADECIMIENTOS

Club Dodge de la República Argentina (Carlos Ignazzi, Marcelo Gigliotti, Diego N. di Pietro), Chrysler Club Rosario (Carlos Indaco), ArgentoChrysler.com.ar, Walter Salvatierra, Agustín Majdalani, Oscar Konig y José María Villafuerte y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de publicaciones de la época.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

Editor General de Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

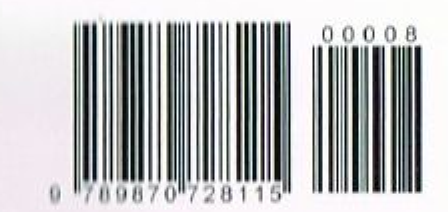
STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos 2014 / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2014.
560 p. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2811-5
1. Historia de los Autos. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Titulo
CDD 388.342
Fecha de catalogación: 10/07/2014

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. • Piedras 1743 – Buenos Aires • 1ª Edición – Bs. As. – 8/2014 – 36.000 ejemplares
Impreso en Artes Gráficas Rioplatense S.A. • Libro de edición argentina • Impreso en Argentina • ISBN: 978-987-07-2811-5

LOS AUTOS QUE
ENAMORARON A LOS
ARGENTINOS 2014





FUE PARTE DE LA INVASIÓN DE "COMPACTOS" ESTADOUNIDENSES DE PRINCIPIOS DE LOS '60. REPRESENTANTE DE CHRYSLER, PROTAGONIZÓ PULSEADAS CON EL FALCON Y EL 400. PRIMERO FUE EL V200, PERO LUEGO LLEGARON LOS VALIANT II, III Y IV.